



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ
ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αρ. 2406 της 22ας ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1989

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, του Πρωτοκόλλου αυτής του 1978 και των Αποφάσεων ΜΕΡC 14(20) του 1984, ΜΕΡC 16(22) και ΜΕΡC 21(22) του 1985 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1989 εκδίδεται με δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 57 του 1989

ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 1973, ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΑΥΤΗ ΤΟΥ 1978 ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 1984 ΚΑΙ ΤΟΥ 1985 ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΩΝ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΕΠΕΙΔΗ στις 2 Νοεμβρίου 1973 υπογράφηκε στο Λονδίνο η Διεθνής Σύμβαση περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία, στις 17 Φεβρουαρίου 1978 υπογράφηκε, επίσης στο Λονδίνο, Πρωτόκολλο σχετικό με τη Σύμβαση αυτή, που τέθηκε σε ισχύ διεθνώς στις 2 Οκτωβρίου 1983, στις 7 Σεπτεμβρίου 1984 υπογράφηκε, επίσης στο Λονδίνο, η υπό τα στοιχεία ΜΕΡC 14(20) Απόφαση της 20ής Συνόδου της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) που τροποποιεί το Πρωτόκολλο και τέθηκε σε ισχύ διεθνώς στις 7 Οκτωβρίου 1986 και στις 5 Δεκεμβρίου 1985 υπογράφηκαν επίσης οι υπό στοιχεία ΜΕΡC 16(22) και ΜΕΡC 21(22) Αποφάσεις της 22ης Συνόδου της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ίδιου πιο πάνω Οργανισμού (ΙΜΟ), που τροποποιούν το Παράρτημα ΙΙ και το Πρωτόκολλο Ι, όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο του 1978 και που τέθηκαν σε ισχύ διεθνώς στις 5 Οκτωβρίου 1986.

Προοίμιο.

ΚΑΙ ΕΠΕΙΔΗ προβλέπεται από το άρθρο 14 της Σύμβασης ότι τα Παραρτήματα αυτής ΙΙΙ, ΙV και V που διατηρήθηκαν από το Πρωτόκολλο είναι προαιρετικά.

ΚΑΙ ΕΠΕΙΔΗ η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας με τη με αρ. 31.072 και ημερομηνία 15.12.1988 Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου αποφάσισε να προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο, εκτός από τα Παραρτήματα III και IV αυτού, και να αποδεχθεί τις Αποφάσεις ΜΕΡC 14(20), ΜΕΡC 16(22) και ΜΕΡC 21(22).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

Συνοπτικός
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, του Πρωτοκόλλου αυτής του 1978 και των Αποφάσεων ΜΕΡC 14(20) του 1984, ΜΕΡC 16(22) και ΜΕΡC 21(22) του 1985 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1989.

Ερμηνεία.

2.—(1) Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια—

«Αποφάσεις» σημαίνει τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκαν στο Λονδίνο στις 7 Σεπτεμβρίου 1984 από την 20ή Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), όπως επίσης και τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος II και του Πρωτοκόλλου I του Πρωτοκόλλου 1978, που υπογράφηκαν στις 5 Οκτωβρίου 1985 από την 22η Σύνοδο της ίδιας Επιτροπής.

«διασκορπιστικό» σημαίνει κάθε χημική ουσία που εγκρίνεται από το Διευθυντή του Τμήματος Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων ως κατάλληλη για την εξουδετέρωση της ρύπανσης.

«εγκατάσταση» περιλαμβάνει διυλιστήριο, εταιρεία πετρελαιοειδών, ναυπηγείο, επισκευαστική βάση πλοίων, πλωτό σταθμό πετρέλυνσης, βιομηχανία και κάθε φύσης επιχείρησης που βρίσκεται κοντά στις ακτές και που οπωσδήποτε, χρησιμοποιούμενη για τις λειτουργικές της ανάγκες, έχει σοβαρή και άμεση επίδραση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

«ευκολίες υποδοχής» σημαίνει τις κάθε φύσης μορφής και είδους, κατασκευές που προορίζονται ή χρησιμοποιούνται για την παραλαβή, επεξεργασία ή περαιτέρω διάθεση από πλοία κατάλοιπων πετρελαιοειδών μιγμάτων, τοξικών και δηλητηριωδών ουσιών, απορριμμάτων, υπολειμμάτων φορτίου, λυμάτων και γενικά κάθε είδους ουσίας ή αντικειμένου, η εκβολή ή η διαφυγή των οποίων στη θάλασσα, οπωσδήποτε ενεργούμενη, μπορεί να προκαλέσει ρύπανση.

«Πρωτόκολλο» σημαίνει το Πρωτόκολλο του 1978, το σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση περί Προλήψεως της Ρύπανσης από Πλοία, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 17 Φεβρουαρίου 1978, μαζί με τα συνημμένα στο Πρωτόκολλο Παραρτήματα I, II και V και Προσαρτήματα.

«ρύπανση» σημαίνει τη με οποιοδήποτε τρόπο, άμεσο ή έμμεσο, εισαγωγή ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον με βλαβερές επιπτώσεις σ' αυτό, όπως βλάβες στους ζώντες οργανισμούς, κινδύνους για την υγεία του ανθρώπου, παρεμπόδιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και παράβλαση της αλιείας, χειροτέρευση της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων και υποβάθμιση των χώρων θαλάσσιας ψυχαγωγίας.

«Σύμβαση» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973 και περιλαμβάνει τα συνημμένα σ' αυτή Πρωτόκολλα, Παραρτήματα και Προσαρτήματα.

«Υπουργός» σημαίνει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

(2) Οι στον παρόντα Νόμο μη διαφορετικά καθοριζόμενοι όροι έχουν την έννοια που απέδωσαν σ' αυτούς η Σύμβαση, το Πρωτόκολλο και οι Αποφάσεις.

3.—(1) Με τον παρόντα Νόμο κυρώνονται η Σύμβαση, το Πρωτόκολλο και οι Αποφάσεις.

Κύρωση.

(2) Τα κείμενα της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου και των Αποφάσεων εκτίθενται σε πρωτότυπο στα αγγλικά στο Μέρος I του Πίνακα και σε μετάφραση στα ελληνικά στο Μέρος II του Πίνακα.

Πίνακας
Μέρος I
Μέρος II.

(3) Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του πρωτότυπου κειμένου στα αγγλικά και του κειμένου στην ελληνική μετάφραση, υπερισχύει το πρωτότυπο κείμενο στα αγγλικά.

4. Αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών, είναι ο Υπουργός και οι από τον Υπουργό ειδικά κατά περίπτωση εξουσιοδοτημένοι.

Αρμόδια
Αρχή.

5. Οι Διατάξεις της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών εφαρμόζονται:

Εφαρμογή.

(α) Στα κυπριακά πλοία:

(β) στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε κυπριακούς λιμένες ή που βρίσκονται μέσα στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας:

(γ) στις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στη Δημοκρατία, στις οποίες προσεγγίζουν πλοία για διενέργεια κάθε μόρφης εργασιών ή φορτοεκφορτώσεων:

(δ) στα πλοία, μηχανήματα, συσκευές και κάθε μορφής εξοπλισμό, που κατασκευάζονται στη Δημοκρατία και προορίζονται για πλοία και

(ε) σε πλοία οποιασδήποτε εθνικότητας, σε περίπτωση ρύπανσης της ανοικτής θάλασσας με προφανή κίνδυνο επέκτασης της ρύπανσης στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας.

6. Απαγορεύεται η απόρριψη από πλοία στους λιμένες, στις ακτές και στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας, οποιασδήποτε φύσης αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκύψει ρύπανση.

Απαγόρευση
απόρριψης
ρυπαντικών
ουσιών.

7. Απαγορεύεται η χρήση διασκορπιστικών ή άλλων χημικών απορρυπαντικών προς καταπολέμηση της ρύπανσης, χωρίς την προς τούτο έγκριση του Διευθυντή του Τμήματος Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων.

Απαγόρευση
χρήσης
χημικών
ουσιών.

8. Ο πλοίαρχος πλοίου που βρίσκεται μέσα στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας και ο χειριστής αεροσκάφους, που προσγειώνεται στο έδαφος ή υπερίπταται αυτού μέσα στην Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R) της Δημοκρατίας, έχουν υποχρέωση να αναφέρουν αμέσως στην Αρμόδια Αρχή οποιαδήποτε περίπτωση ρύπανσης που διαπιστώνουν. Την ίδια υποχρέωση έχουν και σε περίπτωση που θα διαπιστώσουν περιστατικό ρύπανσης έξω από τις πιο πάνω περιοχές, εφόσον το περιστατικό αυτό ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των ακτών της Δημοκρατίας.

Υποχρέωση
πλοιάρχων
και χειριστών
αεροσκαφών
προς αναφορά
περιστατικών
ρύπανσης.

Υποχρέωση
πλοίων και
δεξαμενο-
πλοίων.

9.—(1) Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Δημοκρατίας, σε αγκυροβόλια ή εγκαταστάσεις, έχουν υποχρέωση—

- (α) Να παραδίδουν τα πετρελαιοειδή μίγματα και κάθε είδους απορρίμματα στις προς τούτο καθοριζόμενες από την Αρμόδια Αρχή ευκολίες υποδοχής και
- (β) να παραδίδουν τα κατάλοιπα μεταφερόμενων δηλητηριωδών και τοξικών ουσιών σύμφωνα με τις υποδείξεις της Αρμόδιας Αρχής.

(2) Ειδικά προκειμένου περί δεξαμενοπλοίων, εκτός από τις κατά το προηγούμενο εδάφιο υποχρεώσεις, αυτά οφείλουν, πριν από την πραγματοποίηση της φόρτωσης, να εκτελέσουν τις εργασίες απαλλαγής των δεξαμενών από τα αέρια (GAS FREEING). Από την υποχρέωση αυτή απαλλάσσονται σε περίπτωση που πρόκειται να φορτώσουν ομοειδές προς το προηγούμενο φορτίο ή σε περίπτωση που θα εξασφαλίσουν την προς τούτο άδεια της Αρμόδιας Αρχής.

(3) Η Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία, αφού λάβει υπόψη και εκτιμήσει τις ειδικές περιστάσεις της κάθε περίπτωσης, να απαγορεύει τον απόπλου πλοίων και δεξαμενοπλοίων, μέχρις ότου αυτά προβούν στην παράδοση των καταλοίπων και πετρελαιοειδών τους μιγμάτων, όπως και των καταλοίπων δηλητηριωδών και τοξικών ουσιών και απορριμμάτων, κατά τα οριζόμενα στον παρόντα Νόμο:

Νοείται ότι, προκειμένου περί τοξικών και δηλητηριωδών ουσιών και απορριμμάτων και εφόσο δεν είναι δυνατή η κατά τον παρόντα Νόμο παραλαβή τους, η Αρμόδια Αρχή επιτρέπει τον απόπλου, εφόσο βεβαιωθεί για την ασφαλή μεταφορά τους.

Μεταγγίσεις
πετρελαίου.

10.—(1) Κατά τη διενέργεια φορτώσεων και εκφορτώσεων πετρελαίου ή πετρελεύσεων, με εξαίρεση εκείνων των λευκών πτητικών προϊόντων πετρελαίου (βενζίνης, νάφθης, καυσίμων αεριωθουμένων, κηροζίνης και ελαφρού DIESEL) σε εγκαταστάσεις ή πλοία, οι υπεύθυνοι των εγκαταστάσεων αυτών ή των πλοίων έχουν υποχρέωση να μεριμνούν ώστε:

- (α) Να υπάρχει, σε άμεση ετοιμότητα χρησιμοποίησης και στην κατά περίπτωση αναγκαία έκταση, πλωτό φράγμα εγκεκριμένου από την Αρμόδια Αρχή τύπου, που θα αναπτύσσεται αμέσως σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου, για να περιορίζεται μέσα στο φράγμα αυτό η διαρροή·
- (β) να υπάρχουν, σε άμεση ετοιμότητα χρησιμοποίησης, εγκεκριμένα από την Αρμόδια Αρχή μέσα αναρρόφησης και γενικά περισυλλογής τυχόν διαρρέοντος πετρελαίου. Η δυναμικότητα και η ποσότητα των μέσων αυτών οφείλει να είναι ανάλογη προς την ποσότητα του διακινούμενου πετρελαίου ή παραγώγων αυτού· και
- (γ) να είναι διαθέσιμο προς χρήση, στην κατά περίπτωση αναγκαία ποσότητα, εγκεκριμένου τύπου διασκορπιστικό προς αντιμετώπιση ενδεχόμενης διαρροής πετρελαίου ή παραγώγων αυτού.

(2) Οι κατά το προηγούμενο εδάφιο υποχρεώσεις δυνατόν να ανατεθούν από τους κατά νόμο υπόχρεους, με την έγκριση της Αρμόδιας Αρχής, σε κατάλληλο φορέα ή οργανισμό που θα κριθεί από την Αρμόδια Αρχή ότι παρέχει εχέγγυα επιτυχούς αντιμετώπισης των κινδύνων από τη ρύπανση, κατά τα ειδικότερα σε Κανονισμούς οριζόμενα.

(3) Σε περίπτωση που οι κατά το εδάφιο (1) εργασίες σε εγκαταστάσεις ή πλοία αναφέρονται σε ποσότητα πετρελαίου μέχρι χίλιων τόνων, η

Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία να καθορίζει τα κατά περίπτωση οφειλόμενα μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κατά τα ειδικότερα σε Κανονισμούς οριζόμενα.

11.—(1) Οι πλοίαρχοι δεξαμενοπλοίων που προορίζονται για λιμένες ή εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας ή οι πράκτορες αυτών οφείλουν να αναφέρουν στην Αρμόδια Αρχή κάθε ζημιά, φθορά ή ατύχημα από την οποία ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας.

Υποχρεώσεις
πλοίαρχων και
πρακτόρων.

(2) Οι πλοίαρχοι δεξαμενοπλοίων που επίκειται να προσεγγίσουν σε λιμένες ή εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας ή οποιαδήποτε άλλη περιοχή μέσα στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας, για λόγους ανωτέρας βίας, οφείλουν:

- (α) Να ειδοποιούν την Αρμόδια Αρχή για τον επικείμενο κατάπλου, την ποσότητα και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου πετρελαιοειδών καταλοίπων και τυχόν ακάθαρτου έρματος, το λιμένα της τελευταίας προσέγγισής τους στην αλλοδαπή και τους λόγους που επιβάλλουν την προσέγγισή τους στη Δημοκρατία και
- (β) να παραμένουν στη θέση που τους υποδείχθηκε και να ενημερώνουν την Αρμόδια Αρχή για τον επικείμενο απόπλου, μόλις εκλείψουν οι λόγοι που επέβαλαν την προσέγγιση.

(3) Η Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία να απαγορεύει τον είσπλου σε λιμένες της Δημοκρατίας και τα χωρικά ύδατα αυτής δεξαμενοπλοίων που υπέστησαν ζημιά, φθορά ή ατύχημα, εκτός αν αυτά προηγουμένως συμμορφωθούν προς τα κατά περίπτωση υποδεικνυόμενα από την Αρμόδια Αρχή προστατευτικά μέτρα.

(4) Οι πλοίαρχοι δεξαμενοπλοίων, που βρίσκονται σε λιμένες, αγκυροβόλια ή εγκαταστάσεις της Δημοκρατίας, οφείλουν να δέχονται την ιχνοθέτηση των δεξαμενών τους, τη λήψη δειγμάτων και την εφαρμογή γενικά οποιασδήποτε αποδεκτής από την Αρμόδια Αρχή μεθόδου, που θα υποβοηθήσει στον εντοπισμό υπαίτιας ρύπανσης από πλοίο.

(5) Σε περίπτωση που επίκειται ο κατάπλου πλοίου από την αλλοδαπή σε λιμένες της Δημοκρατίας για φόρτωση ή εκφόρωση πετρελαίου, πετρελαιοειδών καταλοίπων και ακάθαρτου έρματος, ο πλοίαρχος ή πράκτορας του πλοίου οφείλει να γνωστοποιήσει στην Αρμόδια Αρχή, είκοσι τέσσερις τουλάχιστον ώρες πριν από τον αναμενόμενο κατάπλου:

- (α) Τον τελευταίο λιμένα προσέγγισης του πλοίου στην αλλοδαπή·
- (β) την ποσότητα που προορίζεται να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί και το είδος του φορτίου· και
- (γ) την τυχόν υφιστάμενη προς παράδοση ποσότητα πετρελαιοειδών καταλοίπων και ακάθαρτου έρματος.

(6) Στις διατάξεις του παρόντος άρθρου υπόκεινται μόνο τα άνω των 150 κόρων ολικής χωρητικότητας δεξαμενόπλοια. Στις διατάξεις του εδαφίου (5) υπόκεινται και όλα τα άλλα, άνω των 400 κόρων ολικής χωρητικότητας, πλοία.

12.—(1) Ευκολίες υποδοχής που λειτουργούν στους λιμένες της Δημοκρατίας πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που πρόκειται να εξυπηρετηθούν απ' αυτές και να διασφαλίζουν ότι κατά τη λειτουργία τους θα λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφεύγεται η ρύπανση.

Ευκολίες
υποδοχής.

(2) Οι προϋποθέσεις του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζονται και σε ευκολίες υποδοχής που λειτουργούν και ως τμήμα εγκατάστασης κατά την έννοια του άρθρου 2 του παρόντα Νόμου.

(3) Με Κανονισμούς καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των ευκολιών υποδοχής, η δυνατότητα παραχώρησης δικαιώματος εκμετάλλευσης ευκολιών υποδοχής σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, ο έλεγχος αυτών των συγκροτημάτων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Υποχρεώσεις
σε περίπτωση
ρύπανσης.

13.—(1) Σε περίπτωση ρύπανσης ή πρόδηλου και επικείμενου κινδύνου πρόκλησης αυτής, ο κύριος του πλοίου, ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο ή ο πλοίαρχος, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλευόμενος την εγκατάσταση ή ευκολία υποδοχής ή ο προϊστάμενος αυτής, έχει υποχρέωση να λάβει κάθε πρόσφορο μέτρο προς αποτροπή της ρύπανσης και περιορισμό της πηγής της και να αναφέρει αμέσως το γεγονός στην Αρμόδια Αρχή και το Τμήμα Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων, παρέχοντας πληροφορίες προς την Αρμόδια Αρχή, κατά τα ειδικότερα σε Κανονισμούς οριζόμενα.

(2) Η Αρμόδια Αρχή και το Τμήμα Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων, μόλις πληροφορηθούν το γεγονός, οφείλουν να λάβουν, κατά το λόγο της αρμοδιότητάς τους, κάθε πρόσφορο μέτρο προς αποτροπή, περιορισμό και εξουδετέρωση της ρύπανσης και να ενημερώσουν σχετικά τον κύριο του πλοίου ή τον εκμεταλλευόμενο αυτό ή τον πλοίαρχο ή, σε περίπτωση απουσίας τους, τον πράκτορα ή άλλο αρμόδιο, προκειμένου δε περί εγκαταστάσεων ή ευκολιών υποδοχής, τον ιδιοκτήτη ή τον εκμεταλλευόμενο την εγκατάσταση ή ευκολία υποδοχής ή τον προϊστάμενο αυτής.

(3) Η Αρμόδια Αρχή, σε συνεργασία με το Τμήμα Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων, έχει εξουσία να αναθέτει τις κατά το προηγούμενο εδάφιο υποχρεώσεις της σε οργανισμούς ή ιδιωτικές επιχειρήσεις που διαθέτουν τα αναγκαία μέσα και τη σχετική πείρα προς αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης και να συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει τις προς τούτο εκτελούμενες εργασίες.

Αστική
ευθύνη.

14. Την ευθύνη για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η ρύπανση και για τις δαπάνες που έγιναν προς αποτροπή, περιορισμό ή εξουδετέρωσή της, φέρει αυτός που προκάλεσε τη ρύπανση ή τον κίνδυνο ρύπανσης· συνυπεύθυνοι σε ολόκληρο που μπορεί να εναχθούν είτε από κοινού είτε και χωριστά μ' αυτόν που προκάλεσε τη ρύπανση είναι ο κύριος του πλοίου, ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο και ο πλοίαρχος, προκειμένου δε περί εγκαταστάσεων και ευκολιών υποδοχής ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλευόμενος την εγκατάσταση ή ευκολία υποδοχής και ο προϊστάμενος αυτής.

Ισοδύναμες
ρυθμίσεις.

15. Με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας επιτρέπεται η έγκριση ισοδύναμων ρυθμίσεων για τις οποίες προνοεί ο Κανονισμός 3 του Κεφαλαίου I του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

Εξουσία
της Αρμόδιας
Αρχής προς
επιθεώρηση.

16.—(1) Η Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία να επιβιβάζεται οποτεδήποτε σε πλοίο κυπριακό, οπουδήποτε κι αν βρίσκεται, ή σε πλοίο αλλοδαπό που καταπλέει σε λιμένα της Δημοκρατίας και να επιθεωρεί αυτό, προκειμένου να διαπιστώσει αν το πλοίο συμμορφώνεται προς τις διατάξεις της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών.

(2) Η Αρμόδια Αρχή έχει την ίδια εξουσία προς επιθεώρηση προκειμένου για εγκαταστάσεις και ευκολίες υποδοχής.

17. Απαγορεύεται η προσέγγιση σε λιμένες της Δημοκρατίας ή ο απόπλους από λιμένες της Δημοκρατίας πλοίων κυπριακών ή με ξένη σημαία χωρών που μετέχουν ή όχι στη Σύμβαση, το Πρωτόκολλο και τις Αποφάσεις, εφόσον τα πλοία αυτά δε συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών.

Απαγόρευση προσέγγισης ή απόπλου πλοίου.

18.—(1) Όποιος ενεργεί ή ανέχεται άλλον υπό τον έλεγχό του να ενεργήσει κατά παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών και ένεκα τούτου προκαλείται ρύπανση διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι πέντε ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πεντακόσιων χιλιάδων λιρών ή και με τις δυο αυτές ποινές.

Ποινικό αδίκημα περί τη ρύπανση.

(2) Η Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου, αναφορικά προς το οποίο υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι διαπράχθηκε το κατά το παρόν άρθρο αδίκημα, μέχρις ότου εκδοθεί δικαστικό διάταγμα απαγόρευσης του απόπλου κατά τα οριζόμενα στο επόμενο εδάφιο.

(3) Το δικαστικό διάταγμα απαγόρευσης του απόπλου εκδίδεται κατ' αίτηση της Αρμόδιας Αρχής, που υποβάλλεται μέσα σε προθεσμία είκοσι τεσσάρων ωρών από οποιοδήποτε μέλος του Επαρχιακού Δικαστηρίου της επαρχίας στην οποία ευρίσκεται το ενεχόμενο στο αδίκημα πλοίο, μπορεί δε να απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου, μέχρις ότου εκδοθεί τελική δικαστική απόφαση για το αδίκημα και καταβληθεί η επιβληθείσα χρηματική ποινή ή μέχρις ότου κατατεθεί στο Δικαστήριο σχετική εγγύηση αναγνωρισμένης τράπεζας για το προβλεπόμενο στο διάταγμα ποσό, που δεν επιτρέπεται να υπερβεί το κατά το εδάφιο (1) ανώτατο όριο της επιβλητέας χρηματικής ποινής.

19.—(1) Παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου, των Αποφάσεων, του παρόντα Νόμου και των δυνάμει αυτού Κανονισμών τιμωρείται, ανεξάρτητα αν συντρέχει περίπτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης δυνάμει άλλης νομικής διάταξης, με χρηματική ποινή από εκατόν μέχρι πέντε χιλιάδες λίρες, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

Παραβάσεις και κυρώσεις.

(2) Η χρηματική ποινή επιβάλλεται στον κύριο του πλοίου ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο ή στον πλοίαρχο ή προκειμένου για εγκαταστάσεις ή ευκολίες υποδοχής, στον ιδιοκτήτη ή τον εκμεταλλευόμενο ή τον προϊστάμενο αυτών, με αιτιολογημένη απόφαση της Αρμόδιας Αρχής που βεβαιώνει την παράβαση. Το ύψος της κατά περίπτωση επιβαλλόμενης ποινής θα καθορίζεται ενδεικτικά σε οδηγίες του Υπουργού στις οποίες θα περιέχονται οι βασικές παραβάσεις μαζί με τις αναλογούσες χρηματικές ποινές, χωρίς τούτο να περιορίζει, μέσα στα πλαίσια των οδηγιών, τη διακριτική ευχέρεια της Αρμόδιας Αρχής, που βεβαιώνει τη συγκεκριμένη παράβαση, να αποφασίζει ελεύθερα με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(3) Η Αρμόδια Αρχή κοινοποιεί την περί επιβολής χρηματικής ποινής απόφασή της στον κατά το προηγούμενο εδάφιο υπαίτιο της παράβασης και, προκειμένου περί πλοίων, δεν επιτρέπει τον απόπλου αυτών, μέχρις ότου καταβληθεί η χρηματική ποινή ή κατατεθεί εγγύηση ίσου ποσού, αναγνωρισμένης τράπεζας και με όρους που να ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή.

(4) Κατ' εξαίρεση, προκειμένου περί πλοίων που προσεγγίζουν τακτικά σε κυπριακούς λιμένες, ο απόπλους μπορεί να επιτραπεί χωρίς

προηγούμενως να καταβληθεί η επιβληθείσα χρηματική ποινή ή να κατατεθεί εγγύηση κατά τα ανωτέρω, με έγκριση του Υπουργού, για ένα μόνο ταξίδι, αν επιτακτικοί-συγκοινωνιακοί ή άλλοι εξαιρετικοί λόγοι δικαιολογούν τούτο και είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη η έγκαιρη προσαγωγή τραπεζικής εγγύησης.

(5) Κατά της απόφασης περί επιβολής χρηματικής ποινής επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Υπουργού. Η προσφυγή ενώπιον του Υπουργού ασκείται μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται στη Δημοκρατία ή εξήντα ημερών, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται στην αλλοδαπή.

(6) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(7) Το ποσό της χρηματικής ποινής ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία, αν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανώτατου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης για την επιβολή της χρηματικής ποινής ή, σε περίπτωση που κατά το εδάφιο (5) ασκείται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού, από την κοινοποίησή της επί της προσφυγής απόφασης του Υπουργού.

20. Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής της κατά το άρθρο 19 επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής, η Αρμόδια Αρχή λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

21. Η κατά το άρθρο 18 και η κατά το άρθρο 19 επιβαλλόμενη χρηματική ποινή, όπως και τα ποσά τα οφειλόμενα προς αποκατάσταση των προκληθεισών από ρύπανση ζημιών ή τα δαπανηθέντα προς αποτροπή ή εξουδετέρωση της ρύπανσης, συνιστούν επιβάρυνση επί του πλοίου σχετικά προς το οποίο διαπράχθηκε το αδίκημα ή, ανάλογα με την περίπτωση, διαπιστώθηκε η παράβαση, που ικανοποιείται κατά προτίμηση έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως κατά τάξη της τελευταίας υποθήκης.

22.—(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία προς έκδοση Κανονισμών για τον καθορισμό οποιουδήποτε θέματος που κατά τον παρόντα Νόμο χρήζει ή είναι δεκτικό καθορισμού.

(2) Ειδικότερα και χωρίς να επηρεάζεται η κατά το εδάφιο (1) γενική εξουσία του Υπουργικού Συμβουλίου προς έκδοση Κανονισμών, οι κατά τον παρόντα Νόμο εκδιδόμενοι Κανονισμοί μπορούν να προνοούν για τα ακόλουθα θέματα:

- (α) Την πρόβλεψη ανάλογης εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης, του Πρωτοκόλλου και των Αποφάσεων επί κυπριακών ή ξένων πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της Δημοκρατίας και δεν υπάγονται στις διατάξεις αυτών, κατά το μέτρο που ανάλογη εφαρμογή είναι εφικτή·
- (β) τη ρύθμιση της κατά το άρθρο 10 του παρόντα Νόμου υποχρέωσης των υπαγόμενων στις διατάξεις αυτές δεξαμενοπλοίων προς εφοδιασμό τους με τα κατά νόμο απαραίτητα μέσα και υλικά στην κατά περίπτωση αναγκαία ποσότητα και την πρόβλεψη των προϋποθέσεων προς απαλλαγή τους από την υποχρέωση αυτή, εφόσο ληφθούν τα αναγκαία μέτρα ασφάλειας·

Λήψη δικαστικών μέτρων προς είσπραξη της κατά το άρθρο 19 χρηματικής ποινής.

Χρηματική ποινή, αποζημιώσεις, δαπάνες, επιβάρυνση επί του πλοίου.

Έκδοση Κανονισμών.

- (γ) τον καθορισμό των όρων, προϋποθέσεων και απαιτήσεων προς αναγνώριση ευκολιών υποδοχής και προς παροχή άδειας στον ιδιωτικό τομέα για την κατασκευή, οργάνωση και εκμετάλλευση ευκολιών υποδοχής, για την άσκηση ελέγχου επ' αυτών και τον καθορισμό των τιμολογίων για τις παρεχόμενες ευκολίες·
- (δ) τον καθορισμό του περιεχομένου των κατά το άρθρο 13(1) του παρόντα Νόμου παρεχόμενων πληροφοριών·
- (ε) τον καθορισμό των προδιαγραφών και των λοιπών όρων και λεπτομερειών κατασκευής, τοποθέτησης και λειτουργίας των κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού, των δικτύων και των εξαρτημάτων τους που επιβάλλεται να φέρονται πάνω στα πλοία·
- (στ) τον καθορισμό των ελάχιστων αποστάσεων διέλευσης εμπορτών και αφόρτων δεξαμενοπλοίων από την πλησιέστερη ακτή, των υποχρεωτικών πορειών τους και των εν γένει μέτρων που αναφέρονται στη θαλάσσια κυκλοφορία τους, προς πρόληψη της ρύπανσης περιοχών με μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την οικονομία·
- (ζ) τον καθορισμό του τύπου και του τρόπου τήρησης των βιβλίων και πιστοποιητικών που προβλέπονται από τη Σύμβαση, το Πρωτόκολλο και τις Αποφάσεις·
- (η) τον καθορισμό τύπου εγχειριδίου για τα πρότυπα, τις διαδικασίες και τις διατάξεις απόρριψης στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται με χημικά δεξαμενόπλοια·
- (θ) τον καθορισμό προδιαγραφών κατασκευής υποθαλάσσιων αγωγών μετάγγισης πετρελαίου, την περιοδική επιθεώρηση και την πιστοποίηση της καταλληλότητάς τους·
- (ι) τον καθορισμό των ελάχιστων μέτρων ασφάλειας αναφορικά με τον κίνδυνο πρόκλησης ρύπανσης, που θα λαμβάνονται πριν και κατά τη διάρκεια μετάγγισης πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μιγμάτων ή ακάθαρτου έρματος, τόσο από πλοία όσο και από εγκαταστάσεις ή πριν τον ερματισμό και κατά τη διάρκεια ερματισμού των δεξαμενοπλοίων.

(3) Κανονισμοί που εκδίδονται με βάση τον παρόντα Νόμο μπορούν να καθορίζουν ποινή φυλάκισης μέχρι δυο ετών ή χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και τις δυο αυτές ποινές για τα προνοούμενα στους Κανονισμούς ποινικά αδικήματα.

(4) Οι κατά τον παρόντα Νόμο εκδιδόμενοι Κανονισμοί κατατίθενται στη Βουλή των Αντιπροσώπων, η οποία έχει εξουσία προς έγκριση ή απόρριψή τους μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κατάθεσή τους. Αν η Βουλή εγκρίνει τους Κανονισμούς ή η προθεσμία των τριάντα ημερών περάσει άπρακτη, οι Κανονισμοί δημοσιεύονται στην επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας και τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους.

23. Ο παρών Νόμος θα τεθεί σε ισχύ μετά την παρέλευση πέντε μηνών από τη δημοσίευσή του στην επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας.

24. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντα Νόμου καταργείται ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως διά την Πρόληψιν της Ρύπανσεως της Θαλάσσης διά Πετρελαίου του 1954 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1980.

Έναρξη
ισχύος.

Κατάργηση.

8 του 1980.

ΠΙΝΑΚΑΣ
(Άρθρο 3)
ΜΕΡΟΣ Ι

**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 present 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 Article 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") to 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) of the present Convention.
- (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 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 13 of the present Convention.

(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) of this paragraph, 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) of this paragraph 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 Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;
 - (iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) of this paragraph;

- (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) of this paragraph;
 - (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) of this paragraph, 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) of this paragraph, 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) of this paragraph, 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 sub-paragraphs (2)(f) and (g) of the present Article.
- (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.

* *Signatures omitted.*

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 the present 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; and
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible, the names 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.

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) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.
- (2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.
- (3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
- (4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.
- (5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
- (6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10

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

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

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

notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulfs area:

- (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 dead-weight 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

* 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).

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 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.

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

(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

* 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).

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 ~~not more~~ 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.

* 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).

(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 off-shore 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.

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 ² .	

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) loading 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 off-shore 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 off-shore 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_s):
(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:

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

(b) for bottom damages:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (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 suctions 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 $400 \sqrt[3]{DWT}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

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

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

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided:

$$0.1L$$

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

$$0.15L$$

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

- (i) for wing tanks:

$$0.2L$$

- (ii) for centre tanks:

- (1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$:

$$0.2L$$

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

– where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

– where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

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

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

Regulation 25

Subdivision and Stability

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

- (a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;
- (b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment;
- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

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

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

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.

- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as 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**

Blending Stocks

Roofers Flux

Straight Run Residue

Oils

Clarified

Crude Oil

Mixtures containing crude oil

Diesel Oil

Fuel Oil No.4

Fuel Oil No.5

Fuel Oil No.6

Residual Fuel Oil

Road Oil

Transformer Oil

Aromatic Oil (excluding vegetable oil)

Lubricating Oils and Blending Stocks

Mineral Oil

Motor Oil

Penetrating Oil

Spindle Oil

Turbine Oil

Distillates

Straight Run

Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates – fuel

Reformats

Polymer –fuel

Gasolines

Casinghead (natural)

Automotive

Aviation

Straight Run

Fuel Oil No.1 (Kerosene)

Fuel Oil No.1-D

Fuel Oil No.2

Fuel Oil No.2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (Kerosene, Heavy)

Turbo Fuel

Kerosene

Mineral Spirit

Naphtha

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

* 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

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.....

* Delete as appropriate.

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 oil content not exceeding 100 parts per million) or
- (b) an oil filtering system* (capable of producing the effluent with 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 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:

PART B OIL TANKER^{1 2}

Deadweight metric tons. Length of ship metres

It is certified that this ship is:

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

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

* Delete as appropriate.

1 This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

2 Part B need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.

3 Delete as appropriate.

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

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

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

Issued at
(place of issue of Certificate)

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

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

Endorsement for existing ships⁴

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

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement

Date of endorsement

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* *End of Part B.*

⁴ 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)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I – FOR OIL TANKERS¹

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from(date)..... to.....(date).....

(a) Loading of oil cargo

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

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

(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 ² .			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading ² .			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, 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.....

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

(d) Ballasting of cargo tanks

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Cleaning of cargo tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

(f) Discharge of dirty ballast

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

Date of entry Officer in charge

Master

(g) Discharge of water from slop tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master

(h) Disposal of residues

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

Date of entry Officer in charge

Master.....

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master.....

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

- (k) Accidental or other exceptional discharges of oil

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

(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 port⁵

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

Date of entry Officer in charge.....

Master

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

(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

(h) Additional operational procedures and general remarks

Date of entry Officer in charge
 Master

ANNEX II

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

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C .
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.
Special areas shall be:
 - (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 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.
- (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 precleaning 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 ~~7~~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 pumps 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 off-shore 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 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 structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

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

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

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

- (1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.
- (2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.
- (3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Appendix I**GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES**

- Category A** Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category B** Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category C** Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category D** Substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.
- Other Liquid Substances** (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)
Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix IILIST 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			
(branched chain)		B			
Allyl alcohol	1098	B			
Allyl chloride	1100	C			
Alum (15% solution)	-	D			
Aminoethylethanolamine (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			

* 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
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		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)*	-	D		
Chloroprene*	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	-	B		
Citric acid (10%-25%)	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	-	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	-	D		
para-Cymene (Isopropyltoluene)*	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane*	-	D		

* 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
Diacetone alcohol*	1148	D		
Dibenzyl ether*	-	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine*	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	-	C		
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D		
Diisobutylene*	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	-	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether*	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino- ethanol)*	2051	C		
Dimethylformamide	-	D		
1,4-Dioxane*	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures*	-	D		
Dodecylbenzene	-	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate*	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone*	-	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	-	D		

* 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
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin*	-	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate*	-	D		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C		
Ethyl lactate*	1192	D		
2-Ethyl 3-propyl- acrolein*	-	B		
Formaldehyde (37-50% solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	-	C		
Heptanoic acid*	-	D		
Hexamethylenediamine*	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		
Isobutyl acrylate	-	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	-	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane*	-	D		
Isopentane	-	D		
Isophorone	-	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	-	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	-	D		
Mesityl oxide*	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	-	D		

* 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
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-Ethyl-pyridine*	-	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene*	-	D		
alpha-Methylstyrene*	-	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	-	D		
Monoisopropanolamine	-	C		
Monomethyl ethanolamine	-	C		
Mononitrobenzene	-	C		
Monoisopropylamine	-	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids*	-	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/ 2032	C		
2-Nitropropane	-	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol*	-	C		
Nonylphenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	-	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	-	C		
beta-Propiolactone*	-	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	-	D		
n-Propyl acetate*	1276	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
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	-	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachloro- phenate (solution)	-	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/ 1831/ 1832	C		
Tallow	-	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
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		

* 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.

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

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

Appendix IV**CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Name of ship

Cargo carrying capacity of
each tank in cubic metres

Voyage from to

(a) Loading of cargo

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

(b) Transfer of cargo

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) (i) From
(ii) To
6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
7. If not, quantity remaining

(c) Unloading of cargo

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was(were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

(d) Ballasting of cargo tanks

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

..... Signature of Master

(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

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

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

(h) Accidental or other exceptional discharge

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

..... **Signature of Master**

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

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

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

(Official Seal)

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

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

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

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

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

.....

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

.....

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

Issued at
(place of issue of Certificate)

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

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

Intermediate surveys

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

Signed.....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed.....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

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

.....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY
HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS,
OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR
ROAD AND RAIL TANK WAGONS****Regulation 1***Application*

- (1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.
- (2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.
- (3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on 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 off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and
 - (iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

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

- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.
- (3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.
- (4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

- (1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or off-shore 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 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 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 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 ² .	

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

* Delete as appropriate

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- (1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:
 - *(a) Description of the sewage treatment plant:
 - Type of sewage treatment plant
 - Name of manufacturer
 - The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:**
 - *(b) Description of comminuter:
 - Type of comminuter
 - Name of manufacturer
 - Standard of sewage after disinfection
 - *(c) Description of holding tank equipment:
 - Total capacity of the holding tank m³
 - Location
 - (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)

* Delete as appropriate
** Parameters should be incorporated

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 off-shore 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 Fasteah (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.

**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:

- (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.

* 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).

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 Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
 - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
- (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D*Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements*

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E*Protective Location of Segregated Ballast Spaces*

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

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

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

- PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,
- L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,
- B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,
- D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,
- J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight
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*
- 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

 *Delete as appropriate.

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:

*Delete as appropriate.

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)

* 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.

PART B OIL TANKERS*

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with**
 - (b) not required to be constructed according to**
 - (c) not required to be constructed according to, but complies with**
the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with**
 - (b) not required to be constructed according to**
the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

* 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.

** Delete as appropriate.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*

*Delete as appropriate.

4. This ship is:
- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
 - (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*
- the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Dedicated Clean Ballast Tanks**

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until
in accordance with the requirements of Regulation 13A of (date)
Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

* Delete as appropriate.
** Delete if not applicable.

Manual*

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

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol**

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.
** Delete as appropriate.

PART C EXEMPTIONS*

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between
and in accordance with
Regulation 13C of Annex I of the Protocol**; or
- (b) operating with special ballast arrangements in accordance with
Regulation 13D of Annex I of the Protocol**

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of
Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.
** Delete 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)

Appendix III**FORM OF OIL RECORD BOOK**

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement I

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL
TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST
TANKS***

Name of ship.....

Distinctive numbers or letters.....

Total cargo carrying capacitycubic metres

Total dedicated clean ballast capacitycubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

(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 or 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, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 2

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE
OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING
PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING***

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying 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.

* 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.

(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

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.

(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				
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.

* 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.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

(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				

1757

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

RESOLUTION MEPC 14(20)

adopted on 7 September 1984

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

NOTING the functions which Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and resolution A.297(VIII) confer on the Marine Environment Protection Committee for the consideration and adoption of amendments to the 1973 Convention,

NOTING FURTHER article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"),

HAVING CONSIDERED at its twentieth session amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS** in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES** in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 7 July 1985 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 7 January 1986 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978
RELATING 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

The existing texts of paragraphs (26) and (27) are replaced by the following:

“(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(4) 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, 18(5) and 18(6)(c) 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.”

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

The existing text of sub-paragraph (1)(a)(vi) is replaced by the following:

“(vi) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex.”

The existing text of sub-paragraph (1)(b)(v) is replaced by the following:

“(v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.”

The existing text of paragraph (4) is replaced by the following:

“(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast or unprocessed oily mixtures which without dilution have an oil content not exceeding 15 parts per million and which do not originate from cargo pump-room bilges and are not mixed with oil cargo residues. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of the processed oily mixture, provided that all of the following conditions are satisfied:

- (a) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges;
- (b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;
- (c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and
- (d) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex.”

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while Operating in Special Areas

The existing texts of paragraphs (2), (3) and (4) are replaced by the following:

“(2) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex:

- (a) 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) 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.
- (3) (a) The provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- (b) The provisions of sub-paragraph (2)(a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all the following conditions are satisfied:
- (i) the bilge water does not originate from cargo pump-room bilges;
 - (ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
 - (v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex; and
 - (vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.
- (4) (a) 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.
- (b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities."

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

- "(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:
- (a) 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;
 - (b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the

quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

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 an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex."

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

Paragraph (4)(b) is deleted and paragraph (4)(a) is renumbered as (4).

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

The following words are added to the end of paragraph (3):

"and as may be further amended."

Paragraph (5)(b) is deleted and paragraph (5)(a) is renumbered as (5).

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

The first phrase of paragraph (1) is amended to read as follows:

"(1) Subject to the provisions of paragraph (2) 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:"

The existing text of paragraph (2)(a) is replaced by the following:

"(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 appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;"

Paragraph (3) is deleted.

Regulation 14

The title of the Regulation is replaced by the following:

“Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks”

The following new paragraphs are added to the existing text:

“(4) In a ship of 400 tons gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(5) All ships other than those subject to paragraph (4) of this Regulation shall comply with the provisions of that paragraph, as far as is reasonable and practicable.”

Regulation 15***Retention of Oil on Board***

The existing text of paragraph (2)(c) is replaced by the following:

“(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ships, except that the Administration may accept:

- (i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;
- (ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with Regulation 13B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;
- (iii) 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

New oil tankers of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with at least two slop tanks.”

The last sentence of the existing text of paragraph (3)(a) is replaced by the following:

- “(a) The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization.* Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specification.”

The following footnote is added to paragraph (3)(a):

* Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496(XII).”

The existing text of paragraph (5) is replaced by the following:

- “(5) (a) 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 engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. 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.
- (b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in subparagraph (a) of this paragraph in cases where:
- (i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13C(1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13C(2) are complied with; or
 - (ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - (1) voyages within special areas; or
 - (2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
 - (aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
 - (bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;
- provided that all of the following conditions are complied with:
- (3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

- (4) for voyages specified in sub-paragraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;
- (5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in sub-paragraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and
- (6) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."

The existing text of paragraph (7) is replaced by the following:

"(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities."

Regulation 16

The existing text of Regulation 16 is replaced by the following:

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

- (1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with 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 either:
 - (a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
 - (b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.
- (3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:
 - (i) voyages within special areas; or
 - (ii) voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:

- (1) trade between ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- (2) restricted voyages as determined by the Administration;

provided that all of the following conditions are complied with:

- (iii) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
 - (iv) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - (v) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;
 - (vi) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in sub-paragraph (a)(i) or (a)(ii)(2) of this paragraph; and
 - (vii) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.
- (b) 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 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 the 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 referred to in paragraphs (1) and (2)(a) of this Regulation 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 system has 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) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation 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 system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* In the case of ships less than 10,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under Regulation 10(3)(b), which are provided with oil filtering equipment in lieu of oily-water separating equipment, the requirements for the alarm arrangements shall be complied with as far as reasonable and practicable."

The following footnote is added to paragraphs (5), (6) and (7) of Regulation 16:

* * 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)."

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

The existing text of Regulation 18 is replaced by the following:

"(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 ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under Regulation 9 or Regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (6)(a) to (e) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the discharge to the sea 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 a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) 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 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 and shall be connected-outboard of the ship's manifold valves.
- (5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this Regulation.
- (6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:
- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:
 - (i) in ports or at offshore terminals, or
 - (ii) at sea by gravity,
 provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
 - (b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
 - (c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13A(3) of this Annex.
 - (d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15(3)(b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.
 - (e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in sub-paragraph (d) of this paragraph, provided that:

- (i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and
- (ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization."

Regulation 20

Oil Record Book

The existing texts of paragraphs (1) and (2) are replaced by the following:

"(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 Part I (Machinery Space Operations). Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in Appendix III to this Annex.

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

- (a) for machinery space operations (all ships):
 - (i) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
 - (ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the sub-paragraph;
 - (iii) disposal of oily residues (sludge);
 - (iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces.
- (b) for cargo/ballast operations (oil tankers):
 - (i) loading of oil cargo;
 - (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
 - (iii) unloading of oil cargo;
 - (iv) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
 - (v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
 - (vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
 - (vii) discharge of water from slop tanks;
 - (viii) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

- (ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;
- (x) disposal of residues.”

The second sentence of paragraph (4) is replaced by the following:

“Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship.”

The following new paragraph is added to the existing text:

“(7) For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of this Annex an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.”

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

The following new sub-paragraph is added to the existing text:

“(d) Outside special areas and more than 12 nautical miles from the nearest land and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge from such drilling rigs and platforms when stationary into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharges without dilution does not exceed 100 parts per million unless there are appropriate national regulations which are more stringent, in which case the appropriate national regulations shall apply.”

Regulation 25

Subdivision and Stability

The existing text of sub-paragraph (a) of paragraph (2) is replaced by the following and sub-paragraphs (b), (c) and (d) are renumbered as (d), (e) and (f):

“(a) Side damage

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------|
| (i) Longitudinal extent | 1/3(L ^{2/3}) or 14.5 metres,
whichever is less |
| (ii) Transverse extent | B/5 or 11.5 metres,
whichever is less |

(Inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line)

- | | | |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (iii) Vertical extent | | From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, 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 | $1/3(L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less | $1/3(L^{2/3})$ or 5 metres, whichever is less |
| (ii) Transverse extent | B/6 or 10 metres, whichever is less | B/6 or 5 metres, whichever is less |
| (iii) Vertical extent | B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline | B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline |
- (c) If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered."

The existing text of sub-paragraph (3)(c) is replaced by the following:

- "(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 within the 20 degrees range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted."

The following new sub-paragraph is added to the existing text of paragraph (3):

- "(e) Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common."

The existing text of paragraph (4)(b) is replaced by the following:

- "(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

<i>Spaces</i>	<i>Permeabilities</i>
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95*

-
- * The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium."

The first phrase of paragraph (5) is amended to read:

"(5) The Master of every new oil tanker and the person in charge of a new non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:"

Appendix II

The existing form of Certificate is replaced by the following forms:

"FORMS OF CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS**INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

(Note: This Certificate shall be supplemented by a
Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") 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 Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship:

Oil tanker*

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*

* Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention; and
2. 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 the Convention.

This Certificate is valid until
subject to surveys in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19 ..
(Date of issue)

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

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by Regulation 4 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

SUPPLEMENT TO THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS
OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention")

Notes:

1. This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention, Form B shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (—) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Date of build:
 - 1.5.1 Date of building contract
 - 1.5.2 Date on which keel was laid or ship was
at a similar stage of construction
 - 1.5.3 Date of delivery

- 1.6 Major conversion (if applicable):
- 1.6.1 Date of conversion contract
- 1.6.2 Date on which conversion was commenced
- 1.6.3 Date of completion of conversion
- 1.7 Status of ship:
- 1.7.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) _____
- 1.7.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) _____
- 1.7.3 The ship has been accepted by the Administration
as an "existing ship" under Regulation 1(7)
due to unforeseen delay in delivery _____
- 2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE
FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS
(Regulations 10 and 16)
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry
ballast water in oil fuel tanks _____
- 2.1.2 The ship does not under normal conditions
carry ballast water in oil fuel tanks _____
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with
oil content less than 100 ppm; _____
- 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with
oil content not exceeding 15 ppm _____
- 2.3 Type of control system:
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system
(Regulation 16(5)) _____
- .1 with automatic stopping device _____
- .2 with manual stopping device _____
- 2.3.2 15 ppm alarm (Regulation 16(7)) _____
- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges
in special areas (Regulation 10(3)(b)(vi)) _____
- 2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI)) _____
- .1 with recording device _____
- .2 without recording device _____

2.4 Approval standards:

2.4.1 The separating/filtering equipment:

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
- .3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
- .4 has not been approved

2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X)

2.5 Maximum throughput of the system ism³/h

2.6 Application:

2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19...* in accordance with Regulation 16(4)

3 TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE) (Regulation 17)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity ofm³

3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks.....

4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (Regulation 19)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with Regulation 19

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

5 EXEMPTION

5.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter II of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraphs(s) of this Record.

6 EQUIVALENTS (Regulation 3)

6.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at (Place of issue of the Record)

..... 19 .. (Signature of duly authorized officer issuing the Record)

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

SUPPLEMENT TO THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT
FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention")

Notes:

1. This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention. For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (—) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Carrying capacity of ship(m³)
- 1.6 Deadweight of ship(metric tons) (Regulation 1(22))
- 1.7 Length of ship(m)(Regulation 1(18))

- 1.8 Date of build:
- 1.8.1 Date of building contract
 - 1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 - 1.8.3 Date of delivery
- 1.9 Major conversion (if applicable):
- 1.9.1 Date of conversion contract
 - 1.9.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.9.3 Date of completion of conversion
- 1.10 Status of ship:
- 1.10.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) _____
 - 1.10.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) _____
 - 1.10.3 New oil tanker in accordance with Regulation 1(26) _____
 - 1.10.4 Existing oil tanker in accordance with Regulation 1(27) _____
 - 1.10.5 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery _____
 - 1.10.6 The ship has been accepted by the Administration as an "existing oil tanker" under Regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery _____
 - 1.10.7 The ship is not required to comply with the provisions of Regulation 24 due to the unforeseen delay in delivery _____
- 1.11 Type of ship:
- 1.11.1 Crude oil tanker _____
 - 1.11.2 Product carrier _____
 - 1.11.3 Crude oil/product carrier _____
 - 1.11.4 Combination carrier _____
 - 1.11.5 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention _____
 - 1.11.6 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in Regulation 15(7) _____

1.11.7 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued

1.11.8 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued

1.11.9 Chemical tanker carrying oil

2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (Regulations 10 and 16)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks

2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks

2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:

2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm

2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm

2.3 Type of control system

2.3.1 Discharge monitoring and control system (Regulation 16(5))

.1 with automatic stopping device

.2 with manual stopping device

2.3.2 15 ppm alarm (Regulation 16(7))

2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas (Regulation 10(3)(b)(vi))

2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI))

.1 with recording device

.2 without recording device

2.4 Approval standards:

2.4.1 The separating/filtering system:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)

.3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)

.4 has not been approved

2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X)

2.5 Maximum throughput of the system ism³/h

2.6 Application:

2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19 ..* in accordance with Regulation 16(4)

3 TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE) (Regulation 17)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity ofm³

3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks

4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (Regulation 19)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with Regulation 19

5 CONSTRUCTION (Regulations 13, 24 and 25)

5.1 In accordance with the requirements of Regulation 13, the ship is

5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW

5.1.2 Required to be provided with SBT and PL

5.1.3 Required to be provided with SBT

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

- 5.1.4 Required to be provided with SBT, CBT or COW
- 5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT
- 5.1.6 Not required to comply with the requirements of Regulation 13

5.2 Segregated ballast tanks (SBT)

- 5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with Regulation 13
- 5.2.2 The ship is provided with SBT which are arranged in protective locations (PL) in compliance with Regulation 13E
- 5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total	

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT)

- 5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with Regulation 13A, and may operate:
 - .1 as a product carrier
 - .2 as a crude oil tanker until19 ..*

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total	

* Insert the date two years or four years after the date of entry into force of the Convention as appropriate.

- 5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated
- 5.3.4 The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil
- 5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT
- 5.4 Crude oil washing (COW)
 - 5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B
 - 5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with Regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI))
 - 5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated
 - 5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of Revised COW Specifications (resolution A.446(XI))
- 5.5 Exemption from Regulation 13:
 - 5.5.1 The ship is solely engaged in trade between in accordance with Regulation 13C and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
 - 5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
- 5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (Regulation 24)
 - 5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 24
 - 5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 24(4) (see Regulation 2(2))

5.7 Subdivision and stability (Regulation 25)

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 25

5.7.2 Information and data required under Regulation 25(5) in an approved form have been supplied to the ship

6 RETENTION OF OIL ON BOARD (Regulation 15)

6.1 Oil discharge monitoring and control system

6.1.1 The ship comes under categoryoil tanker as defined in resolution A.496(XII)

6.1.2 The system comprises:

.1 control unit

.2 computing unit

.3 calculating unit

6.1.3 The system is:

.1 fitted with a starting interlock

.2 fitted with automatic stopping device

6.1.4 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) suitable for:

.1 crude oil

.2 black products

.3 white products

6.1.5 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system

6.1.6 The ship is not required to be fitted with an oil discharge monitoring and control system, until19...* in accordance with Regulation 15(1)

6.2 Slop tanks

6.2.1 The ship is provided withdedicated slop tank(s) with the total capacity ofm³ which is% of the oil carrying capacity, in accordance with:

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

- .1 Regulation 15(2)(c)
- .2 Regulation 15(2)(c)(i)
- .3 Regulation 15(2)(c)(ii)
- .4 Regulation 15(2)(c)(iii)

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks

6.2.3 The ship is not required to be provided with slop tank arrangements until19...* in accordance with Regulation 15(1)

6.3 Oil/water interface detectors

6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)

6.4 Exemptions from Regulation 15

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 15(7)

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 2(2)

7 PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS (Regulation 18)

7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1 above the waterline

7.1.2 below the waterline

7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located:**

7.2.1 above the waterline

7.2.2 below the waterline

7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast are located:**

7.3.1 above the waterline

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

** Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

- 7.3.2 below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with Regulation 18(6)(e)
- 7.3.3 below the waterline
- 7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (Regulation 18(4) and (5))
 - 7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge
 - .1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank
 - .2 for discharge ashore a special small diameter line is provided

8 EQUIVALENT ARRANGEMENTS FOR CHEMICAL TANKERS CARRYING OIL

- 8.1 As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil/water interface detectors (paragraph 6.3 above):
 - 8.1.1 oily-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity ofm³/h
 - 8.1.2 a holding tank with the capacity ofm³
 - 8.1.3 a tank for collecting tank washings which is:
 - .1 a dedicated tank
 - .2 a cargo tank designated as a collecting tank
 - 8.1.4 a permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oily-water separating equipment
- 8.2 The oily-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A.393(X) and is suitable for the full range of Annex I products
- 8.3 The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

9 EXEMPTION

- 9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapters II and III of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s) of this Record.

10 EQUIVALENTS (Regulation 3)

10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraphs(s) of this Record.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at (Place of issue of the Record)

..... 19 .. (Signature of duly authorized officer issuing the Record)

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

Appendix III

The existing Forms of Oil Record Books and Supplements are replaced by the following forms:

“FORMS OF OIL RECORD BOOKS

OIL RECORD BOOK

Part I — Machinery space operations

(All ships)

Name of ship:

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: _____ to:

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(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. Position of ship at start of cleaning.
4. Position of ship at start of ballasting.

(B) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION 14

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship at completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Nature of discharge:
 - a. To sea.
 - b. To reception facilities.
 - c. To incinerator.
 - d. To sewage treatment plant.
 - e. To other (specify).
10. Quantity discharged.

(C) DISCHARGE OF OIL FUEL TANK WASHINGS

11. Quantity of water used in fuel tank washing.
12. Methods of disposal of washings:
 1. To reception facilities (identify port);
 2. Mixed with bunkers;
 3. Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s));
 4. Other method (state which).

(D) NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES

13. Quantity discharged.
14. Time of discharge.

15. Method of discharge or disposal:
 - .1 Through 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment;
 - .3 To reception facilities (identify port);
 - .4 To slop or collecting tank (identify tank).

- (E) *AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES*
 16. Time when the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
 17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to collecting (slop) tank (identify tank).
 18. Time when the system has been put to manual operation.
 19. Method of discharge overboard:
 - .1 Through 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment.

- (F) *CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM*
 20. Time of system failure.
 21. Time when system has been made operational.
 22. Reasons for failure.

- (G) *ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL*
 23. Time of occurrence.
 24. Place or position of ship at time of occurrence.
 25. Approximate quantity and type of oil.
 26. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

- (H) *ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS*

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

**CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)* / MACHINERY
SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)***

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of Master

* Delete as appropriate.

OIL RECORD BOOK

Part II — Cargo/ballast operations

(Oil tankers)

Name of ship:

**Distinctive number
or letters:**

Gross tonnage:

Period from:

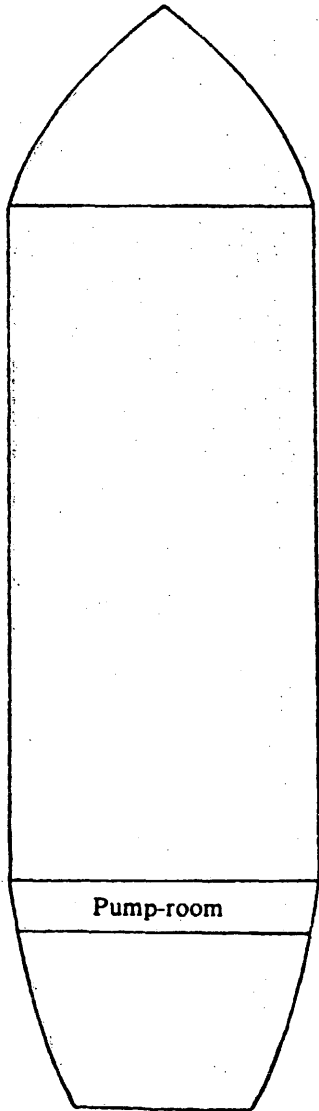
to:

Note: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS:

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s)).

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State Authority.*

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) *LOADING OF OIL CARGO*

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded.

(B) *INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE*

4. Identity of tank(s):
 - .1 From:
 - .2 To:
5. Was (were) tank(s) in 4(1) emptied?

(C) *UNLOADING OF OIL CARGO*

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) tank(s) emptied?

(D) *CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)*

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed.¹
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed.²
14. Washing line pressure.
15. Time completed or stopped washing.

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.

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.

16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks.³

(E) *BALLASTING OF CARGO TANKS*

18. Identity of tank(s) ballasted.
19. Position of ship at start of ballasting.

(F) *BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)*

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of oily water resulting from line flushing transferred to slop tanks (identify slop tank(s)).
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) *CLEANING OF CARGO TANKS*

27. Identity of tank(s) cleaned.
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning.⁴
31. Tank washings transferred to:
- .1 Reception facilities;
 - .2 Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s)).

³ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

⁴ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

(H) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST

32. Identity of tank(s).
33. Position of ship at start of discharge into the sea.
34. Position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea.
36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s)).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port if applicable).

(I) DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA

41. Identity of slop tanks.
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.
44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged and rate of discharge.
48. Final quantity discharged and rate of discharge.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

(J) *DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH*

- 55. Identity of tank(s).
- 56. Quantity disposed of from each tank.
- 57. Method of disposal:
 - .1 To reception facilities (identify port);
 - .2 Mixed with cargo;
 - .3 Transferred to another tank(s) (identify tank(s));
 - .4 Other method (state which).

(K) *DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS*

- 58. Position of ship at start of discharge of clean ballast.
- 59. Identity of tank(s) discharged.
- 60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
- 61. Position of ship on completion if different from 58.
- 62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) *DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)*

- 63. Identity of tank(s) discharged.
- 64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
- 65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
- 66. Quantity discharged:
 - .1 Into the sea; or
 - .2 To reception facility (identify port).
- 67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
- 68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
- 69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) *CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM*

- 70. Time of system failure.
- 71. Time when system has been made operational.
- 72. Reasons for failure.

(N) *ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL*

- 73. Time of occurrence.
- 74. Port or ship's position at time of occurrence.
- 75. Approximate quantity and type of oil.
- 76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) *ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS*

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) *LOADING OF BALLAST WATER*

- 77. Identity of tank(s) ballasted.
- 78. Position of ship when ballasted.
- 79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
- 80. Remarks.

(Q) *RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP*

- 81. Reasons for re-allocation.

(R) *BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY*

- 82. Port(s) where ballast water was discharged.
- 83. Name or designation of reception facility.
- 84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
- 85. Date, signature and stamp of port authority official.

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

**CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)*/MACHINERY
SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)***

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of Master

* Delete as appropriate."

Resolution MEPC 16(22)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (RELATING TO ANNEX II OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO)

adopted on 5 December 1985

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and Article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED at its twenty-second session amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol (relating to Annex II of MARPOL 73/78), the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 5 October 1986 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 6 April 1987 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX II

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

Regulation 1

Definitions

The following new paragraphs (10) to (14) are added to the existing text:

"(10) 'International Bulk Chemical Code' means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 19(22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an Appendix to an Annex.

(11) 'Bulk Chemical Code' means the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 20(22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an Appendix to an Annex.

(12) 'Ship constructed' means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship which complies with all of the following conditions:

- (a) the ship is constructed before 1 July 1986; and
 - (b) the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.
- (13) 'Similar stage of construction' means the stage at which:
- (a) construction identifiable with a specific ship begins; and
 - (b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regulation 2

Application

The following new paragraphs (4), (5), and (6) are added to the existing text:

"(4) For ships constructed before 1 July 1986, the provisions of Regulation 5 of this Annex in respect of the requirement to discharge below the waterline and maximum concentration in the wake astern of the ship shall apply as from 1 January 1988.

(5) 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 the substitution of operational methods to effect the control of discharge of noxious liquid substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(6) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph (5) of this Regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof for their information and appropriate action, if any."

Regulation 3Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

In paragraph (1) of the existing text, the phrase "except Regulation 13", is deleted.

Regulation 5Discharge of Noxious Liquid Substances

In paragraph (1) the existing text of the last sentence before sub-paragraph (a) is replaced by: "Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied:"

In paragraph (5) the existing text of the third sentence is replaced by: "Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation."

In paragraph (7) the existing text of the last sentence before sub-paragraph (a) is replaced by: "Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied:"

In paragraph (8) the existing text of paragraph (a) is replaced by:

"(a) the tank has been prewashed in accordance with the procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings have been discharged to a reception facility."

In paragraph (10) the third sentence of the existing text is replaced by: "Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation."

The following new Regulation 5A is added to the existing text:

"Regulation 5A

Pumping, Piping and Unloading Arrangements

- (1) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.1 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (2)(a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (b) Until 2 October 1994 ships referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that sub-paragraph shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 1 cubic metre or 1/3000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.
- (3) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

(4)(a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.9 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

(b) Until 2 October 1994 the ships referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that sub-paragraph shall as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 3 cubic metres or 1/1000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.

(5) Pumping conditions referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. Pumping efficiency tests referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation shall use water as the test medium and shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. The residues on cargo tank surfaces, referred to in paragraphs (2)(b) and (4)(b) of this Regulation shall be determined based on standards developed by the Organization.

(6)(a) Subject to the provision of sub-paragraph (b) of this paragraph, the provisions of paragraphs (2) and (4) of this Regulation need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

(i) ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

(ii) ports or terminals of States Parties to the present Convention.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

- (i) each time a tank containing Category B or C substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration and based on Standards developed by the Organization and the tank washings are discharged to a reception facility;
- (ii) subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;
- (iii) the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;
- (iv) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and
- (v) the Certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

(7) For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
- (b) any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or drydocking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;
- (c) the Certificate required under this Annex indicates:
 - (i) that each cargo tank is certified for the carriage of only one named substance; and
 - (ii) the particulars of the exemption;
- (d) the ship carries a suitable operational manual approved by the Administration; and
- (e) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any."

Regulation 7

The existing title of this Regulation is replaced by "Reception Facilities and Cargo Unloading Terminal Arrangements"

The following new paragraph (3) is added to the existing text:

"(3) The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading noxious liquid substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing noxious liquid substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship."

The existing text of paragraph (3) is renumbered as (4) and replaced by the following:

"(4) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) or arrangements required under paragraph (3) of this Regulation are alleged to be inadequate."

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

"Regulation 8

Measures of Control

- (1)(a) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.
- (b) The master of a ship carrying noxious liquid substances in bulk shall ensure that the provisions of Regulation 5 and this Regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with Regulation 9 of this Annex whenever operations as referred to in that Regulation take place.
- (c) An exemption referred to in paragraph (2)(b), (5)(b), (6)(c) or (7)(c) of this Regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph.

Category A substances in all areas

- (2) With respect to Category A substances the following provisions shall apply in all areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be washed in accordance with the requirements of paragraph (3) or (4) of this Regulation before the ship leaves the port of unloading.
- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:
- (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
 - (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the provisions of paragraph (3) or (4) of this Regulation are complied with at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or
 - (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.
- (3) If the tank is to be washed in accordance with sub-paragraph (2)(a) of this Regulation, the effluent from the tank washing operation shall be discharged 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 endorsed by the surveyor referred to under paragraph (1)(a) of this Regulation.
- (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 paragraph (3) of this Regulation provided that:

- (a) The tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization; and
- (b) The surveyor referred to under paragraph (1)(a) certifies in the Cargo Record Book that:
 - (i) the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
 - (ii) the prewash has been carried out in accordance with the prewash procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
 - (iii) the tank washings resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

Category B and C substances outside Special Areas

(5) With respect to Category B and C substances, the following provisions shall apply outside Special Areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) the substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under Regulation 5(2) or (3) of this Annex in case of Category B or C substances respectively; or

- (ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:
 - (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed nor ballasted prior to loading; or
 - (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
 - (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category B substances within Special Areas

(6) With respect to Category B substances, the following provisions shall apply within Special Areas.

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) and (c), be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.
- (b) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:
 - (i) the Category B substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside Special Areas under Regulation 5(2) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the Special Area in compliance with Regulation 5(2) of this Annex; and
 - (ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.
- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

- (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
- (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
- (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category C substances within Special Areas

(7) With respect to Category C substances, the following provisions shall apply within Special Areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraphs (b) and (c) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under Regulation 5(9) of this Annex; or
 - (ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in

paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (h) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:
- (i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside Special Areas under Regulation 5(3) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the Special Area in compliance with Regulation 5(3) of this Annex; and
 - (ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.
- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:
- (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or

- (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
- (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category D substances in all areas

(8) With respect to Category D substances, a tank which has been unloaded shall either be washed and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility, or the remaining residues in the tank shall be diluted and discharged into the sea in accordance with Regulation 5(4) of this Annex.

Discharge from a slop tank

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from cargo 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."

Regulation 9

Cargo Record Book

The existing text of sub-paragraph (2)(i) to (ix) is replaced by the following:

- "(i) loading of cargo;
- (ii) internal transfer of cargo;

- (iii) unloading of cargo;
- (iv) cleaning of cargo tanks;
- (v) ballasting of cargo tanks;
- (vi) discharge of ballast from cargo tanks;
- (vii) disposal of residues to reception facilities;
- (viii) discharge into the sea or removal by ventilation of residues in accordance with Regulation 5 of this Annex."

In the existing text of paragraph (3), reference to "Article 7" is replaced by "Article 8".

In the second sentence of the existing text of paragraph (5), the words "when the ship is manned" are deleted.

In the third sentence of the existing text of paragraph (5), "(1973)" is deleted and the words "or a Certificate referred to in Regulation 12A of this Annex" are inserted.

In the second sentence of the existing text of paragraph (6), the word "two" is replaced by the word "three".

The existing texts of Regulations 10 to 12 is replaced by the following:

"Regulation 10

Surveys

(1) Ships carrying noxious liquid substances in bulk 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 11 of this Annex is issued for the first time, and 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, and 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 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. 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 11 of this Annex.
 - (d) An annual survey within 3 months before or after the day and the month of the date of issue of the Certificate and which shall include a general examination to ensure that the structure, fittings, arrangements and materials remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 11 of this Annex.
- (2) (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) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraph (a) 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 Convention for the information of their officers.

- (c) 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.
- (d) 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.
- (3) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention 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.

Regulation 11

Issue of Certificate

- (1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.
- (2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.
- (3) (a) 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 Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk 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 it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.
 - (d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.
- (4) The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in an official language of the issuing country in the 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 shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.
- (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 or annual surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) or (d) 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 be issued only when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 10(3)(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."

The following new Regulation 12A is added to the existing text:

"Regulation 12A

Survey and Certification of Chemical Tankers

Notwithstanding the provisions of Regulations 10, 11 and 12 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said Regulations, and the Certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 11 of this Annex."

Regulation 13

Requirements for Minimizing Accidental Pollution

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following:

"(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Chemical tankers constructed on or after 1 July 1986 shall comply with the requirements of the International Bulk Chemical Code.

(3) Chemical tankers constructed before 1 July 1986 shall comply with the following requirements:

(a) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.2 of that Code:

(i) ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

(ii) ships constructed on or after 1 July 1983 which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly;

(b) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.3 of that Code:

(i) ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

(ii) ships constructed before 1 July 1983 which are engaged on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly, except that for ships of less than 1,600 tons gross tonnage compliance with the Code in respect of construction and equipment shall take effect not later than 1 July 1994.

(4) In respect of ships other than chemical tankers carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions of paragraph (1) of this Regulation are complied with."

The following new Regulation 14 is added to the existing text:

"Regulation 14

Carriage and Discharge of Oil-like Substances

Notwithstanding the provisions of other Regulations of this Annex, noxious liquid substances designated in Appendix II of this Annex as falling under Category C or D and identified by the Organization as oil-like substances under the criteria developed by the Organization, may be carried on an oil tanker as defined in Annex I of the Convention and discharged in accordance with the provisions of Annex I of the present Convention, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) the ship complies with the provisions of Annex I of the present Convention as applicable to product carriers as defined in that Annex;
- (b) the ship carries an International Oil Pollution Prevention Certificate and its Supplement B and the Certificate is endorsed to indicate that the ship may carry oil-like substances in conformity with this Regulation and the endorsement includes a list of oil-like substances the ship is allowed to carry;
- (c) in the case of Category C substances the ship complies with the ship type 3 damage stability requirements of:
 - (i) the International Bulk Chemical Code in the case of a ship constructed on or after 1 July 1986; or
 - (ii) the Bulk Chemical Code, as applicable under Regulation 13 of this Annex, in the case of a ship constructed before 1 July 1986; and
- (d) the oil content meter in the oil discharge monitoring and control system of the ship is approved by the Administration for use in monitoring the oil-like substances to be carried."

APPENDIX II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Existing list is replaced by the following:

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)	Regulation 5(7) of Annex II)
		I	II	III Outside special areas	IV Within special areas
Acetaldehyde	1089		C		
Acetic acid	2789* 2790*		C		
Acetic anhydride	1715		C		
Acetone cyanohydrin	1541		A	0.1	0.05
Acetophenone			D		
Acetyl chloride	1717		C		
Acrylamide solution (50% or less)	2074		D		
Acrylic acid	2218		D		
Acrylonitrile	1093		B		
Adiponitrile	2205		D		

Pollution Category in brackets 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. Until the hazard evaluation is completed the Pollution Category assigned shall be used.

* UN Number 2789 refers to more than 80% solution and 2790 between 10% and 80% solution.

	I	II	III	IV
Alcohols, C ₄ , C ₅ , C ₆ mixtures		D		
Alcohols, C ₅ , C ₆ as individual alcohols		D		
Alcohols C ₇ , C ₈ , C ₉ as individuals and mixtures		C		
Alcohols C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ as individuals and mixtures		B		
Alcohol ethoxylate (higher secondary)		D		
Alcohol (C ₁₃ /C ₁₅) poly(3-11)ethoxylates		B		
Alkyl acrylate vinyl pyridine copolymer in toluene		(C)		
Alkylamine mixtures		C		
Alkyl (C ₉ -C ₁₇) benzene mixtures (straight or branched chain)		D		
Alkyl benzene sulphonate (branched chain)		B		
Alkyl benzene sulphonate (straight chain)		C		
Alkyl benzene sulphonic acid	2584 2586	C		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	B		
2-(2-Aminoethoxy)ethanol	3055	D		
Aminoethylethanolamine		(D)		
N-Aminoethylpiperazine	2815	D		
Ammonia aqueous (28% or less)	2672*	C		

* UN number refers to 10-35%

	I	II	III	IV
Ammonium nitrate solution (93% or less)	2426			D
Ammonium sulphate solution				D
Ammonium sulphide solution (45% or less)	2683			B
Amyl acetate, commercial	1104			C
n-Amyl acetate	1104			C
sec-Amyl acetate	1104			C
n-Amyl alcohol	1105			D
sec-Amyl alcohol	1105			D
Amyl alcohol, primary	1105			D
Aniline	1547			C
Benzaldehyde				C
Benzene and mixtures having 10% benzene or more	1114*			C
Benzene sulphonyl chloride	2225			D
Benzyl acetate				C
Benzyl alcohol				C
Benzyl chloride	1738			B
Butene oligomer				D
n-Butyl acetate	1123			C
sec-Butyl acetate	1123			D
n-Butyl acrylate	2348			D
Butylamine (all isomers)	1125 (normal) 1214 (iso)			C

* UN number 1114 applies to Benzene

	I	II	III	IV
Butyl benzyl phthalate		A	0.1	0.05
n-Butyl butyrate		(B)		
Butyl/Decyl/Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture		D		
Butylene glycol		D		
1,2-Butylene oxide	3022	C		
n-Butyl ether	1149	C		
Butyl lactate		D		
Butyl methacrylate		D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	2820	B		
gamma-Butyrolactone		D		
Calcium alkyl salicylate		D		
Calcium chloride solution		D		
Calcium hydroxide solution		D		
Calcium hypochlorite solution		B		
Calcium naphthenate in mineral oil		A	0.1	0.05
Camphor oil	1130	B		
Caprolactam		D		
Carbolic oil		A	0.1	0.05
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		

	I	II	III	IV
Cashew nut shell oil (untreated)		D		
Castor oil		D		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroacetone	1695	C		
Chlorobenzene	1134	B		
Chloroform	1888	B		
1-Chloroheptane		A	0.1	0.05
Chlorohydrins, crude		(D)		
o-Chloronitrobenzene	1578	B		
2-Chloropropionic acid	2511	(C)		
3-Chloropropionic acid		(C)		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
m-Chlorotoluene	2238	B		
o-Chlorotoluene	2238	A	0.1	0.05
p-Chlorotoluene	2238	B		
Chlorotoluene (mixed isomers)	2238	A	0.1	0.05
Choline chloride solution		D		
Citric acid		D		
Coal tar naphtha solvent		B		
Cobalt naphthenate in solvent naphtha		A	0.1	0.05
Coconut oil		D		
Coconut oil, fatty acid methyl ester		D		
Cod liver oil		D		

	I	II	III	IV
Corn oil		D		
Cotton seed oil		D		
Creosote (coal tar)		(C)		
Creosote (wood)		A	0.1	0.05
Cresol (mixed isomers)	2076	A	0.1	0.05
Cresyl diphenyl phosphate		A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cycloheptane	2241	D		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexane/Cyclohexanol mixture		C		
Cyclohexanol		C		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine	2357	C		
p-Cymene	2046	C		
Decahydronaphthalene	1147	(D)		
n-Decaldehyde		B		
Decane		(D)		
Decene		B		
Decyl acrylate		A	0.1	0.05
Decyl alcohol (all isomers)		B		
Diacetone alcohol	1148	D		

	I	II	III	IV
Dialkyl (C ₇ -C ₉) phthalates		(D)		
Dialkyl (C ₉ -C ₁₃) phthalates		D		
Dibenzyl ether		(C)		
Dibutylamine		C		
Dibutyl phthalate		A	0.1	0.05
m-Dichlorobenzene		B		
o-Dichlorobenzene	1591	B		
1,1-Dichloroethane	2362	B		
1,2-Dichloroethylene	1150	(D)		
Dichloroethyl ether	1916	B		
1,6-Dichlorohexane		B		
2,2-Dichloroisopropyl ether	2490	C		
Dichloromethane	1593	D		
2,4-Dichlorophenol	2021	A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, diethanol- amine salt solution		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, dimethyl- amine salt (70% or less) solution		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, triiso- propanolamine salt solution		(A)	0.1	0.05
1,1-Dichloropropane		B		
1,2-Dichloropropane	1279	B		
1,3-Dichloropropane		B		

	I	II	III	IV
1,3-Dichloropropene	2047	B		
Dichloropropene/ Dichloropropane mixtures		B		
2,2-Dichloropropionic acid		D		
Dichloropropyl ether		(B)		
Diethylamine	1154	C		
Diethylaminoethanol	2686	C		
Diethylbenzene	2049	C		
Diethyl carbonate	2366	D		
Diethylene glycol dibutyl ether		D		
Diethylene glycol butyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol ethyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol methyl ether		C		
Diethylene glycol methyl ether acetate		(D)		
Diethylenetriamine	2079	(D)		
Di(2-ethylhexyl) adipate		D		
Di(2-ethylhexyl) phosphoric acid	1902	C		
Di(2-ethylhexyl) phthalate		D		
Diethyl malonate		C		
Diethyl phthalate		C		
Diethyl sulphate	1594	(B)		

	I	II	III	IV
Diglycidyl ether of Bisphenol A		B		
1,4-Dihydro-9,10-dihydroxy anthracene, disodium salt solution		D		
Diisobutylamine	2361	(C)		
Diisobutylene	2050	B		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisobutyl phthalate		B		
Diisodecyl phthalate		D		
Diisononyl adipate		(D)		
Diisononyl phthalate		D		
Diisopropanolamine		C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropylbenzene (all isomers)		A	0.1	0.05
Diisopropyl naphthalene		D		
Dimethyl acetamide		(B)		
Dimethylamine solution (45% or less)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 45% but not greater than 55%)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 55% but not greater than 65%)	1160	C		
N,N-Dimethylcyclohexylamine	2264	C		
Dimethylethanolamine	2051	D		
Dimethylformamide	2265	D		

	I	II	III	IV
Dimethyl phthalate		C		
Dinitrocoluene (molten)	1600	B		
Dinonyl phthalate		D		
1,4-Dioxane	1165	D		
Dipentene	2052	C		
Diphenyl/Diphenyl oxide mixtures		A	0.1	0.05
Diphenyl ether		A	0.1	0.05
Diphenylmethane diisocyanate	2489	(B)		
Diphenyl oxide/Diphenyl phenyl ether mixture		A	0.1	0.05
Di-n-propylamine	2383	C		
Dipropylene glycol methyl ether		(D)		
Ditridecyl phthalate		D		
Diundecyl phthalate		D		
Divinyl acetylene		(D)		
Dodecane		(D)		
Dodecene (all isomers)		B		
Dodecyl alcohol		B		
Dodecylbenzene		C		
Dodecyl diphenyl oxide disulphonate solution		B		
Dodecylphenol		A	0.1	0.05
Epichlorohydrin	2023	C		
Ethanolamine	2491	D		

	I	II	III	IV
2-Ethoxyethanol	1171	D		
2-Ethoxyethyl acetate	1172	C		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acetoacetate		(D)		
Ethyl acrylate	1917	B		
Ethylamine	1036	C		
Ethylamine solutions (72% or less)	2270	C		
Ethyl amyl ketone	2271	C		
Ethylbenzene	1175	C		
N-Ethylbutylamine		(C)		
Ethylcyclohexane		D		
N-Ethylcyclohexylamine		D		
Ethylene chlorohydrin	1135	C		
Ethylene cyanohydrin		(D)		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylenediamine, tetraacetic acid, tetrasodium salt solution		D		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol		D		
Ethylene glycol methyl butyl ether		D		
Ethylene glycol acetate		(D)		
Ethylene glycol butyl ether acetate		D		

	I	II	III	IV
Ethylene glycol methyl ether	1188	D		
Ethylene glycol methyl ether acetate	1189	D		
Ethylene glycol phenyl ether		D		
Ethylene glycol phenyl ether/Diethylene glycol phenyl ether mixture		D		
Ethylene oxide/Propylene oxide mixtures with an ethylene oxide content of not more than 30% by weight	2983	D		
2-Ethylhexanoic acid		D		
2-Ethylhexyl acrylate		D		
2-Ethylhexylamine	2276	B		
Ethylidene norbornene		B		
Ethyl lactate	1192	D		
Ethyl methacrylate	2277	(D)		
o-Ethyl phenol		(A)	0.1	0.05
2-Ethyl-3-propylacrolein		B		
Ethyltoluene		(B)		
Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀)		B		
Ferric chloride solution	2582	C		
Ferric hydroxyethyl ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
Fish oil		D		

	I	II	III	IV
Formaldehyde solutions (45% or less)	1198 2209			C
Formamide				D
Formic acid	1779			D
Fumaric adduct of rosin, water dispersion				B
Furfural	1199			C
Furfuryl alcohol	2874			C
Glutaraldehyde solutions (50% or less)				D
Glycidyl ester of C ₁₀ trialkyl acetic acid				B
Ground nut oil				D
Heptanoic acid				(D)
Heptanol (all isomers)				C
Heptene (mixed isomers)				C
Heptyl acetate				(B)
Hexahydrocymene				(C)
Hexamethylenediamine solution	1783			C
Hexamethylenediamine adipate (50% in water)				D
Hexamethyleneimine	2493			C
1-Hexanol	2282			D
1-Hexene	2370			C
Hexyl acetate	1233			B
Hydrochloric acid	1789			D
Hydrogen peroxide solutions (over 60% but not over 70%)	2015			C

	I	II	III	IV
Hydrogen peroxide solutions (over 8% but not over 60%)	2014 2984	C		
2-Hydroxyethyl acrylate		B		
N-(Hydroxyethyl)ethylene diamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
Iron chloride, Copper chloride mixture		A	0.1	0.05
Isoamyl acetate	1104	C		
Isoamyl alcohol	1105	D		
Isobutyl acetate	1213	C		
Isobutyl acrylate	2527	D		
Isobutyl formate	2393	D		
Isobutyl formate/ Isobutanol mixtures		(C)		
Isobutyl methacrylate	2283	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isodecaldehyde		C		
Isodecyl acrylate		A	0.1	0.05
Isononanoic acid		D		
Isooctane	1262	(D)		
Isopentane	1265	D		
Isophorone		D		
Isophorone diamine	2289	D		
Isophorone diisocyanate	2290	B		
Isoprene	1218	C		
Isopropanolamine		C		

	I	II	III	IV
Isopropylamine	1221	C		
Isopropylbenzene	1918	B		
Isopropyl cyclohexane		D		
Isopropyl ether	1159	D		
Isovaleraldehyde	2058	C		
Lactic acid		D		
Lactonitrile solution (80% or less)		B		
Latex (ammonia inhibited)		D		
Linseed oil		D		
Maleic anhydride	2215	D		
Mercaptobenzothiazol, sodium salt solution		(B)		
Mesityl oxide	1229	D		
Methacrylic acid	2531	D		
Methacrylic resin in 1,2-Dichloroethane solution		(D)		
Methacrylonitrile		(B)		
Methanethiol		A	0.1	0.05
3-Methoxybutyl acetate	2708	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamine solutions (42% or less)	1235	C		
Methylamyl acetate	1233	(C)		
Methylamyl alcohol	2053	(C)		
Methyl amyl ketone	1110	(C)		
Methyl benzoate	2938	B		

	I	II	III	IV
Methyl tert-butyl ether	2398	D		
2-Methyl butyraldehyde		(C)		
4,4'-Methylene dianiline and its higher molecular weight polymers/ o-Dichlorobenzene mixtures		B		
Methylethanolamine		C		3
2-Methyl-6-ethylaniline		C		
Methyl ethyl ketone	1193	D		
2-Methyl-5-ethyl pyridine	2300	(B)		
Methyl formate	1243	D		
Methyl isobutyl ketone	1245	D		
Methyl methacrylate	1247	D		
alpha-Methylnaphthalene		A	0.1	0.05
beta-Methylnaphthalene		(A)	0.1	0.05
Methyl naphthalene		A	0.1	0.05
2-Methyl-1-pentene	2288	C		
Methylpropyl ketone	1249	D		
2-Methylpyridine	2313	B		
4-Methylpyridine	2313	B		
N-Methyl-2-pyrrolidone		B		
Methyl salicylate		(B)		
alpha-Methylstyrene	2303	A	0.1	0.05
Morpholine	2054	D		

	I	II	III	IV
Motor fuel anti-knock compounds	1649	A	0.1	0.05
Naphthalene (molten)	2304	A	0.1	0.05
Naphthenic acids		(A)	0.1	0.05
Neodecanoic acid		(B)		
Nitrating acid (mixture of sulphuric and nitric acids)	1796	(C)		
Nitric acid (less than 70%)	2031	C		
Nitric acid, (70% and over)	2031 2032	C		
Nitrilotriacetic acid, trisodium salt solution		D		
Nitrobenzene	1662	B		
Nitroethane	2842	(D)		
Nitromethane	1261	(D)		
o-Nitrophenol (molten)	1663	B		
1- or 2-Nitropropane	2608	D		
Nitropropane (60%)/ Nitroethane (40%) mixture	1993	D		
Nitrotoluenes	1664	C		
Nonane	1920	(D)		
Nonanoic acid		D		
Nonene		B		
Nonyl alcohol		C		
Nonylphenol		A	0.1	0.05

	I	II	III	IV
Nonylphenol poly(4-12) ethoxylates		B		
9,12-Octadecadienoic acid (Linoleic acid)		D		
9,12,15-Octadecatrienoic acid (Linolenic acid)		D		
Octane	1262	(D)		
Octanol (all isomers)		C		
Octene (all isomers)		B		
n-Octyl acetate		(D)		
Octyl decyl phthalate		D		
Olefins, straight chain, mixtures		R		
Olefins (C ₆ -C ₈ mixtures)		B		
alpha-Olefins (C ₆ -C ₁₈ mixtures)		B		
Oleic acid		(D)		
Oleum	1831	C		
Olive oil		D		
Oxalic acid (10-25%)		D		
Palm nut oil		D		
Palm oil		D		
Palm oil, methyl ester		D		
Palm stearin		D		
n-Paraffins (C ₁₀ -C ₂₀)		(D)		
Paraldehyde	1264	C		
Pentachloroethane	1669	B		

	I	II	III	IV
1,3-Pentadiene		C		
Pentaethylenehexamine/ Tetraethylene-pentamine mixture		D		
n-Pentane	1265	C		
1-Pentanol	1105	D		
2-Pentanol	1105	(D)		
3-Pentanol	1105	(D)		
Pentene (all isomers)		C		
Perchloroethylene	1897	B		
Phenol	2312	B		
1-Phenyl-1-xylyl ethane		C		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus, yellow or white	2447	A	0.01	0.005
Phosphorus oxychloride	1810	D		
Phosphorus trichloride	1809	D		
Phthalic anhydride	2214	C		
Pinene	2368	A	0.1	0.05
Polyalkylene glycol butyl ether		(D)		
Polyethylene polyamines	2734 2735	(C)		
Polymethylene polyphenyl isocyanate	2206 2207	D		
Polypropylene glycols		D		
Potassium hydroxide solution	1814	C		
Potassium silicate solution		(D)		

	I	II	III
n-Propanolamine		C	
beta-Propiolactone		D	
Propionaldehyde	1275	D	
Propionic acid	1848	D	
Propionic anhydride	2496	C	
Propionitrile	2404	C	
n-Propyl acetate	1276	D	
n-Propyl alcohol	1274	D	
n-Propylamine	1277	C	
n-Propyl benzene	2364	(C)	
n-Propyl chloride	1278	B	
Propylene dimer		(C)	
Propylene glycol ethyl ether		(D)	
Propylene glycol methyl ether		(D)	
Propylene oxide	1280	D	
Propylene trimer	2057	B	
Pyridine	1282	B	
Rape seed oil		D	
Rice bran oil		D	
Rosin		A	0.1
Rosin soap (disproportionated) solution		B	
Safflower oil		D	
Sesame oil		D	

	I	II	III
Silicon tetrachloride	1818	D	
Sodium aluminate solution	1819	C	
Sodium borohydride (15% or less)/Sodium hydroxide solution		C	
Sodium dichromate solution (70% or less)		B	
Sodium hydrogen sulphite solution	2693	D	
Sodium hydrosulphide solution (45% or less)	2949	B	
Sodium hydrosulphide/Ammonium sulphide solution		B	
Sodium hydroxide solution	1824	D	
Sodium hypochlorite solution (15% or less)	1791	B	
Sodium nitrite solution	1577	B	
Sodium silicate solution		D	
Sodium sulphide solution	1849	B	
Sodium sulphite solution		(C)	
Soya bean oil		D	
Sperm oil		D	
Styrene monomer	2055	B	
Sulphuric acid	1830	C	
Sulphuric acid, spent	1832	C	
Sulphurous acid	1833	(C)	
Sunflower oil		D	

	I	II	III	IV
Tall oil, crude and distilled		A	0.1	0.05
Tall oil fatty acid (resin acids less than 20%)		(C)		
Tall oil soap (disproportionated) solution		B		
Tallow		D		
Tannic acid		C		
Tetrachloroethane	1702	B		
Tetraethylenepentamine	2320	D		
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene		C		
1,2,3,5-Tetramethyl benzene		(C)		
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluenediamine	1709	C		
Toluene diisocyanate	2078	C		
o-Toluidine	1708	C		
Tributyl phosphate		B		
1,2,4-Trichlorobenzene	2321	B		
1,1,1-Trichloroethane	2831	B		
1,1,2-Trichloroethane		B		
Trichloroethylene	1710	B		
1,2,3-Trichloropropane		B		
1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane		C		

	I	II	III	IV
Tricresyl phosphate (containing less than 1% ortho-isomer)		A	0.1	0.05
Tricresyl phosphate (containing 1% or more ortho-isomer)	2574*	A	0.1	0.05
Triethanolamine		D		
Triethylamine	1296	C		
Triethylbenzene		A	0.1	0.05
Triethylene glycol methyl ether		(D)		
Triethylenetetramine	2259	D		
Triethyl phosphate		D		
Triisopropanolamine		D		
Trimethylacetic acid		D		
Trimethylamine		C		
1,2,3-Trimethylbenzene		(B)		
1,2,4-Trimethylbenzene		B		
1,3,5-Trimethylbenzene	2325	(B)		
Trimethylhexamethylene diamine (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2327	D		
Trimethylhexamethylene diisocyanate (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2328	B		
Trimethylol propane polyethoxylate		D		

* UN number 2574 applies to Tricresyl phosphate containing more than 3% ortho-isomer.

	I	II	III
2,2,4-Trimethyl-1,3-pentanediol-1-isobutyrate		C	
Tripropylene glycol methyl ether		(D)	
Trixylyl phosphate		A	0.1
Tung oil		D	
Turpentine	1299	B	
Undecane	2330	(D)	
1-Undecene		B	
Undecyl alcohol		B	
Urea, Ammonium nitrate solution		D	
Urea, Ammonium phosphate solution		D	
Urea, Ammonium solution (containing aqua Ammonia)		C	
n-Valeraldehyde	2058	D	
Vinyl acetate	1301	C	
Vinyl ethyl ether	1302	C	
Vinylidene chloride	1303	B	
Vinyl neodecanoate		C	
Vinyl toluene	2618	A	0.1
White spirit, low (15-20%) aromatic	1300	(B)	
Xylene	1307	C	
Xylenol	2261	B	

APPENDIX III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES

Existing list is replaced by the following:

Substance	UN Number
Acetone	1090
Acetonitrile	1648
Alcohols, C ₁ , C ₂ , C ₃ as individuals and mixtures	
Alcohols, C ₄	
Alcohols, C ₁₃ and above as individuals and mixtures	
Alum (15% solution)	
tert-Amyl alcohol	1105
n-Butyl alcohol	1120
sec-Butyl alcohol	1120
tert-Butyl alcohol	1120
Butyl stearate	
Calcium bromide solution	
Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture	
Citric juice	
Dextrose solution	
Dibutyl sebacate	
Dicyclopentadiene	2048
Diethanolamine	
Diethylene glycol	
Diethylene glycol diethyl ether	
Diethylene glycol butyl ether	
Diethylene glycol ethyl ether	

Substance	UN Number
Diethylenetriamine pentaacetic acid, pentasodium salt solution	
Diethyl ether	1155
Diethyl ketone	1156
Diheptyl phthalate	
Dihexyl phthalate	
Diisooctyl phthalate	
Dioctyl phthalate	
Dipropylene glycol	
Dodecyl methacrylate	
Dodecyl/Pentadecyl methacrylate mixture	
Ethyl alcohol	1170
Ethylene carbonate	
Ethylene glycol butyl ether	2369
Ethylene glycol tertiary butyl ether	
Ethylene-vinylacetate copolymer (emulsion)	
Glycerin	
Glycine sodium salt solution	
1-Heptadecene	
n-Heptane	1206
1-Hexadecene	
n-Hexane	1208
Hexylene glycol	
Isobutyl alcohol	1212
Isopropyl acetate	1220
Isopropyl alcohol	1219
Lard	

Substance	UN Number
Latex (carboxylated styrene/butadiene copolymer)	
Lignin sulphonic acid, salt (low COD) solution	
Magnesium chloride solution	
Magnesium hydroxide slurry	
3-Methoxy-1-butanol	
Methyl acetate	1231
Methyl alcohol	1230
2-Methyl-2-hydroxy-3-butyne	
3-Methyl-3-methoxy butanol	
3-Methyl-3-methoxy butyl acetate	
2-Methylpentane*	1208
Milk	
Molasses	
1-Octadecanol	
Olefins (C ₁₃ and above, all isomers)	
Paraffin wax	
1-Pentadecene	
Petroleum spirit	1271
Polyaluminium chloride solution	
Polybutene	
Polyethylene glycols	
Polyethylene glycol dimethyl ether	

* 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	UN Number
Polypropylene glycol methyl ether	
Polysiloxane	
1,2-Propylene glycol	
Propylene tetramer	2850
Sodium alumino silicate slurry	
Sodium chlorate solution (50% or less)	2428
Sodium salicylate	
Sorbitol	
Sulpholane*	
Sulphur (molten)	2448
1-Tetradecanol	
Tetradecene	
Tridecanol	
Tridecene	
Triethylene glycol	
Triethylene glycol butyl ether	
Triisobutylene	2324
Tripropylene glycol	
Urea solution	
Urea resin solution	
Vegetable protein solution (hydrolyzed)	
Wine	

* 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.

1857

APPENDIX IV

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

The existing Appendix IV is replaced by the following:

"Appendix IV

FORM OF CARGO RECORD BOOK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship :

Distinctive number
or letters :

Gross tonnage :

Period from: to:

Note: Every ship carrying noxious liquid substances in bulk shall be provided with a Cargo Record Book to record relevant cargo/ballast operations.

1858

NAME OF SHIP:

.....

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

.....

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank-to-tank basis in accordance with paragraph 2 of Regulation 9 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

Entries in the Cargo Record Book are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

Entries are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

(A) LOADING OF CARGO

1. Place of loading.
2. Identify tank(s), name of substance(s) and category(ies).

(B) INTERNAL TRANSFER OF CARGO

3. Name and category of cargo(es) transferred.
4. Identity of tanks.
 - .1 From:
 - .2 To:
5. Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
6. If not, quantity remaining in tank(s).

(C) UNLOADING OF CARGO

7. Place of unloading
8. Identity of tank(s) unloaded.
9. Was (were) tank(s) emptied?
 - .1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e., list, trim, stripping temperature).
 - .2 If not, quantity remaining in tank(s).
10. Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
11. Failure of pumping and/or stripping system.
 - .1 Time and nature of failure.
 - .2 Reasons for failure.
 - .3 Time when system has been made operational.

(D) MANDATORY PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

12. Identify tank(s), substance(s) and category(ies).

13. Washing method:

- .1 Number of washing machines per tank.
- .2 Duration of wash/washing cycles.
- .3 Hot/cold wash.

14. Prewash slops transferred to:

- .1 Reception facility in unloading port (identify port).
- .2 Reception facility otherwise (identify port).

(E) CLEANING OF CARGO TANKS EXCEPT MANDATORY PREWASH (OTHER PREWASH OPERATIONS, FINAL WASH, VENTILATION ETC.

15. State time, identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:

- .1 Washing procedure used.
- .2 Cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities.
- .3 Dilution of cargo residues with water, state how much water used (only Category D substances).
- .4 Ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).

16. Tank washings transferred:

- .1 Into the sea.
- .2 To reception facility (identify port).
- .3 To slops collecting tank (identify tank).

(F) DISCHARGE INTO THE SEA OF TANK WASHINGS

17. Identify tank(s).

- .1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s), if so at what rate?
- .2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank. If so, state quantity and rate of discharge.

18. Time commenced and stopped pumping.

19. Ship's speed during discharge.

(G) BALLASTING OF CARGO TANKS

20. ~~Identity of tank(s) ballasted.~~
21. Time at start of ballasting.

(H) DISCHARGE OF BALLAST WATER FROM CARGO TANKS.

22. Identity of tank(s).
23. Discharge of ballast:
 - .1 Into the sea.
 - .2 To reception facilities (identify port).
24. Time commenced and stopped ballast discharge.
25. Ship's speed during discharge.

(I) ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGE

26. Time of occurrence.
27. Approximate quantity, substance(s) and category(ies).
28. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) CONTROL BY AUTHORIZED SURVEYORS

29. Identify port.
30. Identify tank(s), substance(s), category(ies) discharged ashore.
31. Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?
32. Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
33. Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?
34. An exemption has been granted from mandatory prewash.
35. Reasons for exemption.
36. Name and signature of authorized surveyor.
37. Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND REMARKS

1863

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/ name of and signature of authorized surveyor

Signature of Master

APPENDIX V

FORM OF CERTIFICATE

The existing form of the Certificate is replaced by the following:

**"INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE
CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK"**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

.....

(full official designation of the country)

by

.....

(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

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 structure, equipment, systems, fitting, arrangements 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 II of the Convention.
- 3 That the ship has been provided with a manual in accordance with the standards for procedures and arrangements as called for by Regulation 5, 5A and 8 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the manual are in all respects satisfactory and comply with the applicable requirements of the said Standards.
- 4 That the ship is suitable for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant operational provisions of Annex II of the Convention are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)
*Continued on additional signed and dated sheets	

* Delete as necessary

This certificate is valid, until
subject to surveys in accordance with Regulation 10 of Annex II of the
Convention

Issued at
(place of issue of Certificate)

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

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

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by Regulation 10 of Annex II of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed:
(signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed:
(signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed:
(signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

Resolution MEPC 21(22)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (RELATING TO PROTOCOL I TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO)

adopted on 5 December 1985

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and Article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED at its twenty-second session amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 15(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS** in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the 1978 Protocol (relating to Protocol I of MARPOL 73/78), the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES** in accordance with article 16(2)(r)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 5 October 1986 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 6 April 1987 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

1870

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING
HARMFUL SUBSTANCES

(in accordance with Article 8 of the Convention)

The existing text of Protocol I is replaced by the following:

"Article I

Duty to Report

- (1) The Master or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in Article II of this Protocol 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 this Article being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agent shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

1871

Article II

When to Make Reports

- (1) The report shall be made when an incident involves:
 - (a) a discharge or probable discharge of oil, or noxious liquid substances carried in bulk, resulting from damage to the ship or its equipment, or for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (b) a discharge or probable discharge of harmful substances in packaged form, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges; or
 - (c) a discharge during the operation of the ship of oil or noxious liquid substances in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.
- (2) For the purposes of this Protocol:
 - (a) "Oil" referred to in sub-paragraph 1(a) of this Article means oil as defined in Regulation 1(1) of Annex I of the Convention.
 - (b) "Noxious liquid substances" referred to in sub-paragraph 1(a) of this Article means noxious liquid substances as defined in Regulation 1(6) of Annex II of the Convention.
 - (c) "Harmful substances" in packaged form referred to in sub-paragraph 1(b) of this Article means substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.

Article III

Contents of Report

Reports shall in any case include:

- (a) identity of ships involved;
- (b) time, type and location of incident;
- (c) quantity and type of harmful substance involved;
- (d) assistance and salvage measures.

Article IV

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, and provide information concerning further developments; and
- (b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information.

Article V

Reporting Procedures

- (1) Reports shall be made by the fastest telecommunications channels available with the highest possible priority to the nearest coastal State.
- (2) In order to implement the provisions of this Protocol, Parties to the present Convention shall issue, or cause to be issued, regulations or instructions on the procedures to be followed in reporting incidents involving harmful substances, based on guidelines developed by the Organization."

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ
ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ, 1973

ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ,

ΣΥΝΑΙΣΘΑΝΟΜΕΝΑ τήν ανάγκην προφυλάξεως τοῦ ἀνθρώπινου περιβάλλοντος ἐν γένει καί τοῦ θαλασίου τοιοῦτου εἰδικῶς,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ ὅτι ἐσομένη, ἐξ ἀμελείας ἢ τυχαία ἀπελευθέρωσις πετρελαίου καί ἑτέρων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ὑπό πλοίων συνιστᾷ σοβαράν πηγήν ρυπάνσεως,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ ΕΠΙΣΗΣ τήν σπουδαιότητα τῆς Διεθοῦς Συμβάσεως διὰ τήν Πρόληψιν τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ Πετρελαίου τοῦ 1954, ὡς ἀποτελοῦσης τό πρῶτον πολυμερές ἔγγραφον συναφῶς μέ κύριον ἐντικειμενικόν σκοπόν τήν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος, ἐκτιμοῦντα δέ τήν σημαντικήν συμβολήν τῆς Συμβάσεως ταύτης ἐν τῇ προφυλάξει τῶν θαλασσῶν καί τοῦ παραλίου περιβάλλοντος ἐκ τῆς ρυπάνσεως,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ τήν ἐπίτευξιν πλήρους ἐξαλείψεως τῆς ἐκ προθέσεως ρυπάνσεως τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος διὰ πετρελαίου καί ἑτέρων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ὡς καί τῆς ἐλαχιστοποιήσεως τῆς τυχαίας ἀποδεομένουσιν οὐσιῶν,

ΚΡΙΝΟΝΤΑ ὅτι ὁ σκοπός οὗτος δύναται κάλλιον νά ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς καθιερώσεως κανόνων μὴ περιορισμένων εἰς τήν ἄλλ' ὅσον ὅσον ρυπάνσιν διὰ πετρελαίου/ἑλχόντων καθολικόν σκοπόν,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ὡς ἐκολούθησιν:-

ΑΡΘΡΟΝ 1

Γενικαί Ὑποχρεώσεις δυνάμει τῆς Συμβάσεως.

(1) Τά Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουσι νά προσδώσουσι ἰσχύν εἰς τῶς διατάξεις τῆς πορούσης Συμβάσεως, ὡς καί εἰς ἕκκενα τῶν Προσαρτημάτων αὐτῆς ὅτινα δεσμεύουσι αὐτά, ἵνα παρεμποδίσουσι τήν ρύπανσιν τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος ἐκ τῆς ἀποδεομένουσιν

έπιβλαβῶν οὐσίῶν ἢ ἐκροῶν περιεχοῶν τοιαύτης οὐσίας κατὰ παρά-
 βασιν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ἐκτός ἐάν ἄλλως ῥητῶς προβλέπεται, μνεῖα τῆς παρούσης
 Συμβάσεως συνιστᾷ ταυτοχρόνως καί μνεῖαν τῶν Πρωτοκόλλων καί
 Προσαρτημάτων αὐτῆς.

ΑΡΘΡΟΝ 2

Ὅρισμοί

Διά τούς σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐκτός ἐάν
 ἄλλως ῥητῶς προβλέπεται -

(1) "Κανονισμοί" σημαίνει τούς Κανονισμούς τούς περιεχομένους
 ἐν τοῖς Προσαρτήμασι τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) "Ἐπιβλαβῆς οὐσία" σημαίνει οἰανδήποτε οὐσίαν ἣτις,
 εἰσαγομένη ἐντός τῆς θαλάσσης, ἔχει τήν δύσιν νά δημιουργῇ κινδύ-
 νους εἰς τήν ἀνθρωπίνην υἰεάν, νά βλάπτῃ τούς ζῶντας πλουτοκα-
 ραγωγικούς πόρους καί τήν θαλασσίαν ζωήν, νά ζημιώσῃ τὰ θέλητρα
 ἢ νά παρακωλύῃ ἕτερας νομίμους χρήσεις τῆς θαλάσσης, περιλαμβάνει
 δέ πᾶσαν οὐσίαν ὑποκειμένην εἰς τὴν ἔλεγχον ὑπό τῆς παρούσης
 Συμβάσεως.

(3) (α) "Ἀποδέσμευσις", ἐν σχέσει πρὸς ἐπιβλαβεῖς οὐσίας
 ἢ ἐκροές περιεχοῦσας τοιαύτας οὐσίας, σημαίνει
 οἰανδήποτε ἀπελευθέρωσιν καθ' οἰανδήποτε τρόπον
 προκαλουμένην ἐκ τινος πλοίου καί περιλαμβάνει
 οἰανδήποτε διαφυγὴν, διάθεσιν, ἔκχυσιν, διαρροήν,
 ἐντλησιν, ἀποβολήν ἢ ἐκκένωσιν.

(β) "Ἀποδέσμευσις" ἐν περιλαμβανέῃ -

(1) ἀπέριτιν ἐντός τῆς ἐννοίας τῆς Συμβάσεως
 ἐπὶ τῆς Προλήψεως τῆς Ἐυπρόσεως τῆς Θαλάσσης

δι' Απορρίψεως Άχρηστων και Έστέρων Ύλων,
γενομένης έν Λονδίνω τήν 13ην Νοεμβρίου 1972· ή

(11) άπελευθέρωσιν έπιβλαβών ουσιών άμέσως προκα-
λουμένην έκ τής έξερευνησεως, έκμεταλλεύσεως
και τής συνδεσασομένης έντός τής θαλάσσης
έπεξεργασίας του όρυκτου πλούτου του θαλασσίου
βυθού·

(11) άπελευθέρωσιν έπιβλαβών ουσιών διά σκοπούς
νομίμου έπιστημονικής έρευνής περί τήν καταπο-
λέμησιν και τον έλεγχον τής ρυπάνσεως.

(4) "Πλοσον" σημαίνει σκάφος παντός τύπου λειτουργούν έντός
του θαλασσίου περιβάλλοντος και περιλαμβάνει ύδροδυναμικώς λέμβους
(hydrofoil boats), άεροστρωματόπλοια (air-cushion vehicles),
υποβρύχια (submersibles), πλωτά σκάφη (floating craft) και
σταθεράς ή πλωτάς εξέδρας (fixed or floating platforms).

(5) "Διοίκησις" σημαίνει τήν Κυβέρνησιν του Κράτους κατ'
έξουσιοδότησιν ούτινος λειτουργεί τό πλοσον. Έν σχέσει προς
πλοσον δικαιούμενον να ερρη τήν σημαίαν Κράτους τινος, ή Διοίκησις
είναι ή Κυβέρνησις του έν λόγω Κράτους. Έν σχέσει προς σταθεράς
ή πλωτάς εξέδρας άσχολουμένας είς τήν έξερευνησιν και έκμεταλλευσιν
του παρακειμένου τής άκτής θαλασσίου βυθού και ύπεδάσεως αύτου
έπί των όποιων τό παράκτιον Κράτος άσκει κυριαρχικά δικαιώματα
διά τους σκοπούς έξερευνησεως και έκμεταλλεύσεως των φυσικών
πλουτοπαραγωγικών πόρων αύτων, ή Διοίκησις είναι ή Κυβέρνησις
του ένδικοφερομένου παρακτίου Κράτους.

(6) "Συμβάν" σημαίνει γεγονός τι συνελαγόμενον πραγματικήν
ή πιθανήν άποδέσμευσιν έντός τής θαλάσσης έπιβλαβοϋς τινός ούσίας
ή έχροών περιεχοουσών τοιαύτην ούσίαν.

(7) "Ὁργανισμός" σημαίνει τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτικὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν.

ΑΡΘΡΟΝ 3

Ἐφαρμογή

- (1) Ἡ παρούσα Σύμβασις τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἐπὶ -
- (α) πλοίων δικαιουμένων νὰ φέρουν τὴν σημαίαν Κέρους τινος τῆς Συμβάσεως, καὶ
- (β) πλοίων μὴ δικαιουμένων μὲν νὰ φέρουν τὴν σημαίαν Κέρους τινος, λειτουργούντων ὅμως κατ'ἐξουσιοδότησιν Κέρους τινος.

(2) Οὐδὲν τῶν ἐν τῇ παρόντι Ἐπιγραφῇ θέλει ἐρμηνεύεσθαι ὡς μειοῦν ἢ ἐπεκτείνειν τὰ δυνάμει τοῦ διεθνοῦς δικαίου κυριαρχικά δικαιώματα τῶν Κερῶν ἐπὶ τοῦ παρακειμένου τῶν ἀκτῶν τῶν θαλασσίου βυθοῦ καὶ τοῦ ὑπεδάφους αὐτοῦ διὰ τοὺς σκοποὺς ἐξερευνητικῆς καὶ ἐπιμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν αὐτῶν.

(3) Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἐφ'ὀψινύποτε πολεμικοῦ πλοίου, βοηθητικοῦ οὐκάρου ἢ ἑτέρου πλοίου ἀνίκαντος εἰς τι Κράτος ἢ τιθεμένου ἐν λειτουργίᾳ ὑπ'αὐτοῦ καὶ χρησιμοποιοῦμένου, πρὸς τὸ παρὸν, μόνον ἐν κυβερνητικῇ μὴ ἐμπορικῇ ὑπηρεσίᾳ. Ἐν τούτοις, ἕκαστον Κέρος ὀφείλει νὰ διασφαλίσῃ, διὰ τῆς νύθευσεως καταλλήλων μέτρων μὴ ἀποδυναμούστων τῆς λειτουργίας ἢ τῆς ἰκανότητος λειτουργίας τοιούτων πλοίων ἀνηρόντων εἰς αὐτό ἢ τιθεμένων ἐν λειτουργίᾳ ὑπ'αὐτοῦ, ὅτι τὰ τοιαῦτα πλοία ἐνεργοῦν κατὰ τρόπον συνάδοντα τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει, καθ'ἣν ἕκαστιν εἶναι εὐλογον καὶ πρακτικόν.

ΑΡΘΡΟΝ 4

Παράβασις

(1) Πᾶσα παράβασις πᾶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἔσεν νὰ ἀπογορευθῆται καὶ κυρώσεις ὅθεν ἴνα ἐπιβάλλονται δυνάμει

τοῦ νόμου τῆς Διοικήσεως τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοίου ὅπουδήποτε διαπράττεται ἡ παράβασις. Ἐάν ἡ Διοίκησις πληροφορηται περὶ τοιαύτης παραβόσεως καὶ ἰκανοποιηται περὶ τῆς ὑπάρξεως ἑπαρκοῦς διαθεσίμου μαρτυρίας καθιστώσης δυνατὴν τὴν ἔγερσιν διαδικασίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν περὶ τῆς ὀλοχυρισμὸς παράβασιν, αὕτη ὀφείλει νὰ προκαλῆ τὴν ἔναρξιν τῆς τοιαύτης διαδικασίας τὸ συντομώτερον δυνατόν, συμφώνως τῷ νόμῳ αὐτῆς.

(2) Πῶσα παράβασις τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης Συμβόσεως ἐντός τῆς δικαιοδοσίας παντός κέρους τῆς Συμβόσεως ὅσον νὰ ἀταγορεύηται καὶ νὰ ἐπιβάλλωνται ὅθεν κυρώσεις δυνάμει τοῦ νόμου τοῦ ἐν λόγῳ κέρους. Ὄποτεδήποτε διαπράττεται τοιαύτη παράβασις, τὸ ἐν λόγῳ κέρος ὀφείλει εἶτε -

(α) νὰ προκαλῆ τὴν ἔναρξιν διαδικασίας συμφώνως τῷ νόμῳ αὐτοῦ· εἶτε

(β) νὰ παρέξη πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ πλοίου τὰς τυχόν εὐρισκομένας ἐν τῇ κατοχῇ αὐτοῦ πληροφορίας καὶ μαρτυρίαν περὶ τῆς διαπράξεως τῆς παραβόσεως.

(3) Ὄσακις ἐν σχέσει πρὸς οἰανδήποτε παράβασιν τῆς παρούσης Συμβόσεως ὑπὸ τινος πλοίου παρέχωνται πληροφορίες ἢ μαρτυρία πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ πλοίου τούτου, αὕτη ὀφείλει νὰ πληροφορητῆ ταχέως τὸ παρασχόν τὰς πληροφορίες ἢ τὴν μαρτυρίαν κέρος, ὡς καὶ τὸν Ὀργανισμόν, περὶ τῶν λησθέντων μέτρων.

(4) Αἱ κατ'ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμεναι ποιναὶ δυνάμει τοῦ νόμου κέρους τινός ὅσον νὰ εἶναι ἑπαρκεῖς εἰς αὐστηρότητα ὥστε νὰ ἀποθαρρύνουν παραβάσεις τῆς παρούσης Συμβόσεως, καθὼς καὶ νὰ εἶναι ἐξ ἴσου αὐστηραὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου ἐν ᾧ διαπράττεται ἡ παράβασις.

Πιστοποιητικά καὶ Εἰδικοὶ Κανόνες περὶ
Ἐπιθεώρησης Πλοίων.

(1) Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Ἄρθρου, τὸ κατ' ἐξουσιοδοτησὶν κέρους τίνος τῆς Συμβάσεως ἐκδιδόμενον πιστοποιητικὸν συμφώνως ταῖς διατάξεσι τῶν Κανονισμῶν δεόν νά γίνεται ἀποδεκτὸν ὑπὸ τῶν λοιπῶν μερῶν καὶ νά θεωρητῆαι δι' ἅπαντας τοὺς καλυπτομένους ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως σκοποὺς ἔχον τὸ αὐτὸ κῆρος ὡς εἰν ταῦτο ἐξεδίδοτο ὑπ' αὐτῶν.

(2) Πλοῖον τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται νά φέρῃ πιστοποιητικὸν συμφώνως ταῖς διατάξεσι τῶν Κανονισμῶν ὑπόκειται, καθ' ὅν χρόνον εὑρίσκεται ἐντὸς λιμένων ἢ ἀγκυροβολίων εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας κέρους τίνος, εἰς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν δεόντως ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ κέρους. Πᾶσα τοιαύτη ἐπιθεώρησις δεόν νά περιορίζηται εἰς τὴν ἀνακρίβωσιν τῆς υπάρξεως ἐγκύριον πιστοποιητικῶ ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐκτός εἰν ἀρισπᾶνται προφανεῖς λόγοι πείθοντες ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου ἢ ὁ ἔξοπλισμός αὐτοῦ ἐν ἀνταποκρίνονταί κατ' οὐσίαν πρὸς τὰς λεπτομερείας τοῦ πιστοποιητικῶ. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἢ εἰν τὸ πλοῖον δὲν φέρῃ ἐγκύριον πιστοποιητικὸν, τὸ διενεργούσιν τὴν ἐπιθεώρησιν κέρους ὀφείλει νά προβαίῃ εἰς τὴν λήψιν τοιούτων μέτρων ὥστε νά διασφαλίσῃ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν εἶ ἀποκλῆ μέχρις οὗτου τοῦτο κακοστῆ ἱκανὸν νά ἀνοιχθῆ ἐν θαλάσῳ χωρὶς νά παρενοίσῃ παράλογον ἀπειλὴν βλάβης τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος. Τὸ κέρους τοῦτο δύναται, ἐν τούτοις, νά χορηγῆ εἰς τὸ τοιοῦτο πλοῖον ἄδειαν ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος ἢ τοῦ εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς ἀγκυροβολίου αὐτοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν κατευθύνσεως πρὸς τὸ πλησιέστερον κατάλληλον καὶ διαθέσιμον ναυπηγεῖον ἐπισκευῶν.

(3) Ἐἰν κέρους τι ὀφείλει εἰς ἀλλοδαπὸν πλοῖον τὴν εἴσοδον εἰς λιμένας ἢ ἀγκυροβόλια εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας αὐτοῦ ἢ προβαίῃ εἰς τὴν λήψιν οἰονόμοτε μέτρον

κατ'αὐτοῦ
~~ἔδωκεν τὴν ἐξουσίαν~~ διὰ τὸν λόγον ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἀνταποκρίνεται
 πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, τὸ κῆρος δεῖλται
 ἀμέσως νὰ πληροφῆ τὸν πρόξενον ἢ τὸν διπλωματικὸν ἀντιπρόσωπον
 τοῦ κῆρους τοῦ ὁποῦν τὴν σημαίαν εἰκαιοῦται τὸ πλοῖον νὰ εἶρη,
 ἢ εἰάν τοῦτο εἶναι ἀδύνατον, τὴν Διοίκησιν τοῦ ἐνδικοσερομένου
 πλοίου. Πρὶν ἢ ἀρνηθῆ τὴν εἴσοδον ἢ προβῆ εἰς τὴν λήξιν τιοῦτου
 μέτρου τὸ κῆρος δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν διεξαγωγὴν διαβουλεύσεων
 μετὰ τῆς Διοικήσεως τοῦ ἐνδικοσερομένου πλοίου. Δέον ὡσαύτως
 νὰ παρέχωνται πληροφορίες πρὸς τὴν Διοίκησιν ὅταν τὸ πλοῖον
 ὄν εἶρη ἔγκυρον πιστοποιητικὸν συμφάνως πρὸς τὰς διατάξεις
 τῶν Κανονισμῶν.

(4) Ἐν σχέσει πρὸς τὰ πλοῖα τῶν μὴ-κῆρῶν τῆς Συμβάσεως,
 τὰ κῆρη δεῖλουν νὰ ἐφαρμόζουν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης
 Συμβάσεως κατὰ τὸ ἀναγκαῖον μέτρον πρὸς διασφάλισιν ὅτι οὐδεμία
 εὐμενεστέρα μεταχειρίσις παρέχεται πρὸς τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα.

ΑΡΘΡΟΝ 6

Ἀνίχνευσις Παραβάσεων καὶ Ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως.

(1) Τὰ κῆρη τῆς Συμβάσεως δεῖλουν νὰ συνεργάζωνται
 ἐν τῇ ἀνίχνευσί τῶν παραβάσεων καθὼς καὶ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῶν
 διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, χρησιμοποιοῦντα ἅπαντα τὰ
 κατάλληλα καὶ πρόσφορα μέτρα ἀνίχνευσεως καθὼς καὶ οὐδεμίαν
 ἐπιτηρήσεως τοῦ περιβάλλοντος, ἱκανοποιητικὸς μεθόδους μετα-
 δόσεως καὶ συγκεντρώσεως μαρτυριῶν.

(2) Πλοῖον ὡς πρὸς τὸ ὁποῖον τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἢ παρεῖθα
 Σύμβασιν δύναται, ἐν οἰκώδηποτε λιμένι ἢ ἀγκυροβολίῳ εἰς ἀπέστασιν
 ἐκ τῆς ἐκτῆς κῆρους τινός, νὰ ὑποβάλληται εἰς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ
 ἀξιωματοῦχων διορισθεμένων ἢ ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ
 κῆρους πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξακριβώσεως κατὰ πόσον τὸ πλοῖον ἔχει
 ἀποδεσμεύσει οἰσδήποτε ἐπιβλαβεῖς οὐσίας κατὰ παράβασιν τῶν
 διατάξεων τῶν Κανονισμῶν. Ἐάν ἢ ἐπιθεώρησις μαρτυρῇ παράβασιν

τῆς Συμβάσεως, εἶλον νά ἀποστέλληται ἀναφορά πρὸς τὴν Διοίκησιν διὰ τὴν λήψιν παντὸς καταλλήλου μέτρου.

(3) Πᾶν μέρος ὀφείλει νά παρέχῃ πρὸς τὴν Διοίκησιν μαρτυρίαν, εἴάν ὑπάρχῃ, περὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἀποθεμεύσει ἐπιβλαβεῖς οὐσίας ἢ ἐκροάς περιεχούσας τοιαύτας οὐσίας κατὰ παράβασιν τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν. Ἡ ἀρμοδία ἀρχὴ τοῦ πρώτου ἀναφερομένου μέρους ὀφείλει, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, νά ἀνακινεῖτο πρὸς τὸν Πλοίαρχον τοῦ πλοίου τὴν περὶ ἧς ὁ ἰσχυρισμὸς παράβασιν.

(4) Ἐὰν τῇ λήφει τοιαύτης μαρτυρίας, ἢ οὕτω πληροφορουμένη Διοίκησις ὀφείλει νά διερευνῇ τὴν ὑπόθεσιν, εἴνεκεν δέ νά αἰτῆται παρὰ τοῦ ἐτέρου μέρους τὴν παροχὴν περαιτέρω ἢ πληρεστέρων μαρτυριῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν περὶ ἧς ὁ ἰσχυρισμὸς παράβασιν. Ἐὰν ἡ Διοίκησις ἱκανοποιῖται περὶ τῆς ὑπόθεσεως ἐπαρκoῦς διαθεσίμου μαρτυρίας καθιστάσης δυνατὴν τὴν ἔγερσιν διαδικασίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν περὶ ἧς ὁ ἰσχυρισμὸς παράβασιν, αὕτη ὀφείλει νά προκαλῆ τὴν ἔμαρξιν τῆς τοιαύτης διαδικασίας τὸ συντομώτερον δυνατόν συμφέλου τῆ νόμῳ αὐτῆς.

(5) Τὸ μέρος εὐνῶται ἑαυτῶς νά ἐπιδειρῇ πλοῖον ἐφ' οὗ τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἢ περὶ οὗτα Σύμβασις, ὡσάντις ταῦτα εἰσέρχεται εἰς λιμένας ἢ ἀγκυραβολία εἰς ὑπόστασιν ἐν τῆς ἀκτῆς ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον ὑπεράλληται παρ' οἰουδήποτε μέρους οἰτησις διερευνήσεως ὁμοῦ μετ' ἐπαρκoῦς μαρτυρίας περὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἀποθεμεύσει ἐπιβλαβεῖς οὐσίας ἢ ἐκροάς περιεχούσας τοιαύτας οὐσίας εἰς οἰανδήποτε περιοχὴν. Ἡ ἀναφορά περὶ τῆς ἐν λόγῳ διερευνήσεως εἶλον νά ἀποστέλληται πρὸς τὸ αἰτούμενον ταύτην μέρος καθὼς καὶ πρὸς τὴν Διοίκησιν ὥστε νά καθίσταται δυνατὴ ἡ λήψις τῶν καταλλήλων μέτρων δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 7

Άδικαιολογήτως Καθυστερήσις Πλοίων.

(1) Δέον ὅπως καταβάλλονται ἄποροι αἱ δυνατοί προσπάθειαι πρὸς ἀποφυγὴν ἀδικαιολογήτου κατακρατήσεως ἢ καθυστερήσεως τοῦ πλοίου ἐνδυνάμει τῶν ἄρθρων 4, 5 ἢ 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ὅσοκις πλοῖον τι κατακρατῆται ἢ καθυστερῆται ἀδικαιολογήτως ἐνδυνάμει τῶν ἄρθρων 4, 5 ἢ 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως, τοῦτο δικαιοῦται ἀποζημιώσεως εἰς πᾶσαν ἀπώλειαν ἢ ζημίαν τὴν ὁποῖαν ὑφίσταται.

ΑΡΘΡΟΝ 8

Ἐναφεραὶ περὶ Συμβάντων Σχετιζομένων πρὸς Ἐπιβλαβεῖς Οὐσίαις.

(1) Ἡ ἀναφορά περὶ συμβάντος τινος δέον νά συντάσσεται ἔνευ καθυστερήσεως κατὰ τὴν πληρεστέραν δυνατὴν ἔκτασιν συμφώνως τοῖς διατάξεσι τοῦ Πρωτοκόλλου I τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ἐκαστον μέρος τῆς Συμβάσεως ὀφείλει -

(α) νά προβῆ εἰς ἀπάρας τὰς ἀναγκαίας διευθετήσεις περὶ ἁρμοδίου τινος ἀξιωματοῦχου ἢ ὑπηρεσίας πρὸς παραλαβὴν καὶ ἐπιξεργασίαν πασῶν τῶν ἀναφορῶν περὶ συμβάντων· καὶ

(β) νά γνωστοποιήσῃ πρὸς τὸν Ὄργανισμὸν μετὰ πάσης λεπτομερείας τὰς ἐν λόγῳ διευθετήσεις πρὸς κυκλοφορίαν εἰς τὰ λοιπὰ μέρη καὶ ἑράτη-μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ.

(3) Ὅσπετιδήποτε ἐν μέρος λαμβάνῃ ἀναφορὰν ἐνδυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου, τοῦτο ὀφείλει νά μεταδίδῃ τὴν ἀναφορὰν ἔνευ καθυστερήσεως πρὸς -

(α) τὴν Διοίκησιν τοῦ ἀναμεμειγμένου πλοίου· καὶ

(β) οἰονδήποτε ἕτερον ἑρῶτος ὅπερ δυνατόν νά ἐπηρεάζηται.

(4) Ἐκαστὸν μέρος τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νὰ ἐκδίδῃ πρὸς τὰ ἴδια αὐτοῦ ἐκδόσῃ καὶ ἀεροσκόφῃ ναυτικοῦ ἐλέγχου κατῶς καὶ πρὸς ἑτέρας ἀρμοδίας ὑπηρεσίας διαταγὰς ὑποχρεοῦσας αὐτὰς νὰ ἀναφέρουν πρὸς τὰς ἴδιαις αὐτοῦ ἐρχὰς πᾶν συμβάν ἀναφερόμενον ἐν τῇ Πρωτοκόλλῳ I τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὸ ἐν λόγῳ μέρος, ἐάν κρίνῃ τοῦτο πρέπον, θὰ ἀναφέρῃ ἀναλόγως πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν καθὼς καὶ πρὸς πᾶν ἕτερον ἐνδιαφερόμενον μέρος.

ΑΡΘΡΟΝ 9

Ἐπὲρ αἰ Συμβάσει καὶ Ἑρμηνεία.

(1) Ἀπὸ τῆ ἐνδράσει ἰσχύος αὐτῆς, ἡ παρούσα Σύμβασις θέτει ἐκποδῶν τὴν διεθνή Σύμβασιν τοῦ 1954 διὰ τὴν Πρόληψιν τῆς Ἐμπόσεως τῆς θαλάσσης διὰ Πετρέλαιου, ὡς ἐτροποποιήθη, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς μεταξὺ τῶν μερῶν τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως σχέσεις.

(2) Οὐδὲν ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἐπὶ ἐπιφέρει τὴν κωδικοποιήσιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ δικαίου τῆς θαλάσσης ὑπὸ τοῦ συνελευθέντος κατόπιν Ἀποφάσεως 2750 C (ΣΔΝ) τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Ἐνωμένων Ἐθνῶν Συνέδριου τῶν Ἐνωμένων Ἐθνῶν ἐπὶ τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης, εἰς τὰς παρούσας ἢ τὰς μελλούσας ἀξιιώσεις καὶ τὰς νομικὰς ἀποφάσεις οἰουμένησιν πρῶτους ἀναφορικῶς πρὸς τὸ δίκαιον τῆς θαλάσσης κατῶς καὶ τὴν φύσιν καὶ ἐκτασίαν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ παραλίτου πρῶτους καὶ τοῦ κρᾶτους τῆς σιμαίας τοῦ πλοίου.

(3) Ὁ ὅρος "δικαιοδοσία" ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἐρμηνεύεται ὑπὸ τὸ φῶς τοῦ ἰσχυθέντος κατὰ τὸν χρόνον ἐφαρμογῆς ἢ ἐρμηνείας τῆς παρούσης Συμβάσεως διεθνοῦς δικαίου.

ΑΡΘΡΟΝ 10

Διεσθετήσεις Διαφορῶν.

Πᾶσα διὰφορὰ μεταξὺ δύο ἢ πλείονων μερῶν τῆς Συμβάσεως ἀφορῶσα εἰς τὴν ἐρμηνείαν ἢ ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως,

Εάν η διευθέτησις διά διαπραγματεύσεων μεταξύ των άναμεμειγμένων μερών δεν καθίσταται δυνατή και εάν τὰ κέρη ταύτα δεν συμφωνούν άλλως, θα υποβληθῆται τῇ αἰτίσει οἰουδήποτε ἐξ αὐτῶν εἰς διαιτησίαν ὡς ἐκτίθεται ἐν Πρωτοκόλλῳ II τῆς προούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 11

Κοινοποιήσις Πληροφοριῶν.

- (1) Τὰ κέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν νά κοινοποιούν πρὸς τόν Ὀργανισμόν -
- (α) τὰ κείμενα νόμων, διαταγμάτων, κανονισμῶν καὶ ἐτέρων ἐπισήμων ἐγγράφων ἅτινα ἔχουν δημοσιευθῆ ἐπὶ τῶν κοινῶν θεμάτων ἐντός τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τῆς προούσης Συμβάσεως·
 - (β) ἕνα κατάλογον μὴ κυβερνητικῶν ὑπηρεσιῶν ἐξουσιοδοτημένων νά ἐνεργοῦν διά λογαριασμόν αὐτῶν εἰς θέματα σχετιζόμενα πρὸς τό σχέδιον, κατασκευὴν καὶ ἐξοπλισμόν πλοίων μεταφερόντων ἐπιβαθεῖς οὐσίας συμφώνως τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν·
 - (γ) ἐπαρκῆ ἀριθμὸν δειγμάτων ἐκ τῶν ἐκδιδομένων πιστοποιητικῶν των δυνάμει τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν·
 - (δ) ἕνα κατάλογον τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς περιλαμβάνοντα τὴν τοποθεσίαν, τὴν ἰκανότητα, τὰς διαθεσίμους ἐγκαταστάσεις καὶ ἕτερα χαρακτηριστικά·
 - (ε) ἐπισήμους ἐκθέσεις ἢ περιλήψεις ἐπισήμων ἐκθέσεων καθ' ἣν ἔκτασιν αὗται δεικνύουν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προούσης Συμβάσεως· καὶ
 - (στ) μίαν ἐπίσημον στατιστικὴν ἐκθεσίαν, ὑπὸ τὴν τυποποιημένην ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ μορφήν, περί τῶν ἐν τῇ πράξει ἐπιβαλλομένων ποινῶν ὑπὸ παράθεσιν τῆς προούσης Συμβάσεως.

(2) Ο Όργανισμός οφείλει να γνωστοποιή προς τὰ μέρη περί της λήψης οίονδηποτε δυνάμει του παρόντος Άρθρου κοινοποιήσεων και να κυκλοφορή προς άπαντα τὰ μέρη πᾶσαν πληροφορίαν κοινοποιουμένην προς αὐτόν δυνάμει των υποπερὶγραφῶν (1)(β) ἕως (στ) τοῦ παρόντος Άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 12

Άτυχήματα εἰς Πλοία.

(1) Ἐκδότῃ Λιούκῃσις ἀναλαμβάνει νὰ διεξάγῃ τηρουμένων των διατάξεων των κανονισμῶν διερευνήσῃ παντός άτυχήματος συμβαινόντος εἰς οίονδηποτε των πλοίων αὐτῆς ὁσάκις τὸ άτύχημα τοῦτο ἔχη προκαλέσει μεγάλην βλαπτικὴν επίδρασιν ἐπὶ τοῦ θαλασοῦ περιβάλλοντος.

(2) Ἐκαστὸν μέρος τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νὰ πληροφορή τὸν Όργανισμὸν περί των περιστασιῶν τῆς τοιαύτης διερευνήσεως, ὁσάκις κρίνη ὅτι ἡ τοιαύτη πληροφορία δύνασται νὰ βοηθήσῃ εἰς τὸ νὰ καθορισθοῦν ποῖαι μεταβολαὶ τῆς παρούσης Συμβάσεως δύνασται νὰ εἶναι ἐπιθυμηταί.

ΑΡΘΡΟΝ 13

Υπογραφή, Ἐπικύρωσις, Ἀποδοχή, Ἐγκρίσις καὶ Προσχώρησις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει παραμεῖναι ἄνοικτὴ πρὸς ὑπογραφήν ἐν τῇ Ἔδρᾳ τοῦ Όργανισμοῦ ἀπὸ τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1974 μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974, μετὰ ταῦτα δὲ θέλει παραμεῖναι ἄνοικτὴ πρὸς προσχώρησιν. Κράτη δύνασται νὰ καταστήσῃ μέρη τῆς παρούσης Συμβάσεως διὰ -

- (α) ὑπογραφῆς ὄνευ ἐπισημῶς ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἔγκρίσεως ἢ
- (β) ὑπογραφῆς μετ' ἐπισημῶς ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἔγκρίσεως ἢ

(γ) προσχωρήσεως.

(2) Ἡ ἐπικυρώσις, ἀποδοχή, ἐγκρίσις ἢ προσχωρήσις πραγματοποιοῦνται διὰ τῆς καταθέσεως τοῦ σχετικοῦ ἐγγράφου παρὰ τῇ Γενικῇ Γραμματεῖ τοῦ Ὄργανισμοῦ.

(3) Ὁ Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ δεύει νὰ πληροφορῇ ἅπαντα τὰ ὑπογράψαντα ἢ προσχωρήσαντα ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει Κράτη περὶ πόσις ὑπογραφῆς ἢ περὶ τῆς καταθέσεως παντός νέου ἐγγράφου ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἢ προσχωρήσεως καθὼς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καταθέσεως αὐτοῦ.

ἈΡΘΡΟΝ 14

Προαιρετικά Παραρτήματα

(1) Κράτος τι δύναται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἢ προσχωρήσεως ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει νὰ δηλώσῃ ὅτι δὲν ἀποδέχεται οἰονόηποτε ἢ ἅπαντα τῶν Παραρτημάτων III, IV καὶ V (ἐν τοῖς ἐφεξῆς ἀναφερομένων ὡς "Προαιρετικῶν Παραρτημάτων") τῆς παρουσίας Συμβάσεως. Ἐπιφυλασσομένων τῶν ἀνωτέρω, τὰ μέρη τῆς Συμβάσεως θὰ δεσμεύονται ὑπὸ παντός Παραρτήματος ἐν τῇ ὁλότητι αὐτοῦ.

(2) Κράτος δηλώσων ὅτι δὲν δεσμεύεται ὑπὸ προαιρετικοῦ τινος Παραρτήματος δύναται ἐν παντί χρόνῳ νὰ ἀποδεχθῇ τοῦτο διὰ καταθέσεως παρὰ τῇ Ὄργανισμῷ ἐγγράφου τινος τοῦ εἴδους ὅπερ ἀναφέρεται ἐν Ἀρθρῷ 13(2) τῆς παρουσίας Συμβάσεως.

(3) Κράτος προβαῖνον εἰς δήλωσιν δυνάμει τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Ἀρθρου ἐν σχέσει πρὸς Προαιρετικὸν Παράρτημα καὶ ἐν συνεχείᾳ μὴ ἀποδεχόμενον τοῦτο συμφώνως τῇ παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Ἀρθρου οὐδέπως ὑπόκειται εἰς οἰονόηποτε ὑποχρέωσιν οὐδέ δικαιούται νὰ ἀξιώσῃ οἰονόηποτε προνόμια δυνάμει τῆς παρουσίας Συμβάσεως ἀναφορικῶς πρὸς θέματα σχετιζόμενα πρὸς τὸ τοιοῦτο Παράρτημα, πᾶσα δὲ μνεία τῶν κερῶν τῆς παρουσίας Συμβάσεως δὲν περιλαμβάνει τὸ Κράτος τοῦτο ὅσον ἀφορᾷ εἰς θέματα σχετιζόμενα πρὸς τὸ τοιοῦτο Παράρτημα.

(4) Ὁ Ὄργανισμός ὀφείλει νά πληροσορή τά ὑπογράφαντα ἢ προσχωρήσαντα ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει Κράτη περί οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης ὑνόμεναι τοῦ παρόντος Ἐγγράφου ὡς ἐπίσης καί περί τῆς ἀνάπτυξης οἰκονομικῆς ἔργασιον καταπεθέμενος οὐμνῶνως τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Ἐγγράφου.

ἈΡΘΡΟΝ 15.

Ἐναρξίς Ἰσχύος

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις τίθεται ἐν Ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν οὐχί ὀλιγώτερα τῶν δεκαπέντε Κρατῶν, τῶν ὀκτωῶν ὀμὰθ' οἱ ἐμπορικῶν ἀπόλοι, συνιστοῦν οὐχί ὀλιγώτερον τῶν πέντε ἔκοντα τοῖς ἐκατόν τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυπηγείας, ἠθελὼν κατασπῆ μέρη, αὐτῆς, οὐμνῶνως τῇ Ἐγγράφῳ 13 τῆς παρουσίης Συμβάσεως.

(2) Τὸ Πρωτοδικεῖόν Παράρτημα τίθεται ἐν Ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν αἱ ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Ἐγγράφου καθορισθεῖσαι προϋποθέσεις ἠθελὼν πληρωσθῆναι ὀναφορικῶς πρὸς τὸ Παράρτημα τοῦτο.

(3) Ὁ Ὄργανισμός ὀφείλει νά πληροσορή τά ὑπογράφαντα ἢ προσχωρήσαντα ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει Κράτη περί τῆς ἡμερομηνικῆς ἀνάπτυξης Ἰσχύος αὐτῆς καθῶς καί περί τῆς ἡμερομηνικῆς ἀνάπτυξης Ἰσχύος Πρωτοδικεῖου τινος Παρρητήματος οὐμνῶνως τῇ παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Ἐγγράφου.

(4) Ἐνεπι Κρατῶν, ἅπανα καταδέχονται τὸ Ἐγγράφον ἀπελευρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκριθεως ἢ προσχωρήσεως ἐν σχέσει πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ἢ οἰκονομικῆς Πρωτοδικεῖον Παρρητήμα μετὰ τὴν πληρωμὴν τῶν προϋποθέσεων ἀνάπτυξης Ἰσχύος τούτων ἄλλῶς πρὸ τῆς ἡμερομηνικῆς ἀνάπτυξης Ἰσχύος, ἢ ἐπιλευρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρισεως ἢ προσχωρήσεως παρῶνται ἀποτέλεσμα κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἀνάπτυξης Ἰσχύος τῆς Συμβάσεως ἢ τοῦ τοιούτου Παρρητήματος ἢ τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καταθέσεως τοῦ Ἐγγράφου, οἰκονομικῆς τῶν ἡμερομηνικῶν τούτων ἠθελὼν εἶναι ἢ ὀστέρα.

(5) Έναντι Ηρατών, ετινα καταθέτουν τό έγγραφον επικυρώσεως, άποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως μετά τήν ήμερομηνίαν ένάρξεως ίσχύος τής Συμβάσεως ή τοϋ Προαιρετικού Παραρτήματος, ή Σύμβασεις ή τό Προαιρετικόν Παράρτημα άποκτεϋν ίσχύν τρεις μήνας μετά τήν ήμερομηνίαν καταθέσεως τοϋ έγγράφου.

(6) Μετά τήν ήμερομηνίαν καθ'ήν άποσαι αί δυνάμει τοϋ Άρθρου 16 άπαιτούμεναι προϋποθέσεις διά τήν θέσιν έν ίσχύϊ τροποποιήσεως τίνος τής παρούσης Συμβάσεως ή Προαιρετικού τίνος Παραρτήματος ήθελον πληρωθή, πών κατατιθέμενον έγγραφον επικυρώσεως, άποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως θέλει ίσχύει διά τήν Σύμβασιν ή τό Παράρτημα ώς έτροποποιήθησαν.

ΑΡΘΡΟΝ 16

Τροποποιήσεις

(1) 'Η παρούσα Σύμβασεις δύναται νά τροποποιηται δι' αίσιοδίποτε πών έν τοις άκόλουθοις παραγράφοις προβλεπομένων δικαιοϋν.

(2) Τροποποιήσεις κατέσιν εξέτασεως υπό τοϋ 'Οργανισμοϋ:

(α) πῶσα υπό τίνος κέρους προτεινομένη τροποποιήσεις τής Συμβάσεως δεόν νά υποβάλληται προς τόν 'Οργανισμόν καί νά κυκλοφορηται υπό τοϋ Γενικοϋ Γραμματέως αϋτοϋ προς άπαντα τά Μέλη τοϋ 'Οργανισμοϋ καθεύς καί προς άπαντα τά Κέρη τουλάχιστον έξ μήνας πρό τής εξέτασεως αϋτής.

(β) πῶσα μεταθετοσ καί κυκλοφορήσοσα κατό τό ένω τροποποιήσεις δεόν νά υποβάλληται υπό τοϋ 'Οργανισμοϋ προς άρμόδιον τινα σώμα προς εξέτασιν.

(γ) τά Κέρη τής Συμβάσεως, Μέλη ή μή Μέλη τοϋ 'Οργανισμοϋ, δικαιούνται νά συμμετέχουν εις τας έργασίας τοϋ άρμόδιου σώματος.

(δ) αί τροποποιήσεις νύθετοϋνται εις κλειστής μόνον πών

δύο τρίτων των παρόντων και γφιζόντων μερών της Συμβάσεως·

- (ε) τροποποιήσεις υιοθετηθείσας συμφώνως τῇ ὑποπαραγράφῳ (δ) τῆς παρούσης παραγράφου ἔσεν νό κοινοποιῶνται ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὁργανισμοῦ πρὸς ἅπαντα τὰ μέρη τῆς Συμβάσεως πρὸς ἀποδοχὴν·
- (στ) ἡ τροποποιήσις λογίζεται ὡς γενομένη ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῶς ἀκολουθοῦσας περιπτώσεως:
- (i) ἡ τροποποιήσις ἄρθρου τινὸς τῆς Συμβάσεως λογίζεται ὡς γενομένη ἀποδεκτὴ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν αὕτη γίνεται ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῶν δύο τρίτων τῶν μερῶν, τῶν ὁποίων ὁμοῦ οἱ ἔμπορικοὶ στόλοι συνιστοῦν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν πενήτηκοντα τοῖς ἑκατῶν τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἔμπορικοῦ στόλου·
- (ii) ἡ τροποποιήσις Παραρτήματος τινὸς τῆς Συμβάσεως λογίζεται ὡς γενομένη ἀποδεκτὴ συμφώνως τῇ καθοριζομένῃ ἐν ὑποπαραγράφῳ (στ) (i) τῆς παρούσης παραγράφου θεσπικασίᾳ ἑκτός ἔσεν τὸ ἀρμόδιον ὄργανον, κατὰ τὸν χρόνον υιοθετήσεως αὐτῆς, ἀποφασίσῃ ὅτι ἡ τροποποιήσις θὰ λογίζεται ὡς γενομένη ἀποδεκτὴ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν αὕτη γίνεται ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῶν δύο τρίτων τῶν μερῶν, τῶν ὁποίων ὁμοῦ οἱ ἔμπορικοὶ στόλοι συνιστοῦν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν πενήτηκοντα τοῖς ἑκατῶν τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἔμπορικοῦ στόλου. εὐχ ἦν τὸν, καθ' οἵονδήποτε χρόνον πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἐσχύσε τροποποιήσεως τινὸς Παραρτήματος τῆς Συμβάσεως, τὸ κείμενον ἔσεν νό κοινοποιῆται πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὁργανισμοῦ ὅτι ἡ ἐπιτήρησις τῶν ἐπιμαρτυριῶν εἶναι ἀναγκαία πρὶν ἢ περὶ ἔσεν ἔσεν νό κοινοποιῆται αὐτῶν τῇ τροποποιήσεως. Ὁ τελευταίος

ούτος όρειλεί νά καταστήση γνωστήν είς τά Μέρη τήν έν λόγω γνωστοποίησιν ώς καί τήν ήμερομηνίαν λήξεως αύτης·

(iii) ή τροποποίησις Πρωτοκόλλου τινος είς "Παράρτημα" τής Συμβάσεως λογίζεται ώς γενομένη άποδεικτική είς τό τέλος μιός περιόδου καθοριζομένης ύπό του άρμούδου σώματος κατά τόν χρόνον τής υίθευτήσεως αύτης, περίοδος ήτις δέν δύναται νά είναι όλιγωτέρα τών δέκα μηνών, έκτός εάν έντός τής περιόδου ταύτης κοινοποιηθή πρός τόν Όργανισμόν ένστασις τις ύπό όλίγωτέρων του ενός τρίτου τών Μερών ή ύπό Μερών τών οποίων όμοι οί έμπορικοί στόλοι συνιστούν ούχι όλιγώτερον τών πενήκοντα τοίς έκατόν τής όλί- κτης χωρητικότητος του παγκοσμίου έμπορικού στόλου, οιαδήποτε τών προϋποθέσεων τούτων ήθελε πληρωθή·

(iv) ή τροποποίησις του Πρωτοκόλλου I τής Συμβάσεως ύπέκειται είς τάς αύτάς διαδικασίας οίās καί αι τροποποιήσεις τών Παραρτημάτων τής Συμβάσεως, ώς αύται προβλέπονται έν υποπαραγράφοις (στ)(ii) ή (iii) τής παρούσης παραγράφου·

(v) ή τροποποίησις του Πρωτοκόλλου II τής Συμβάσεως ύπέκειται είς τάς αύτάς διαδικασίας οίās καί αι τροποποιήσεις Άρθρου τινος τής Συμβάσεως, ώς αύται προβλέπονται έν υποπαραγράφω (στ)(i) τής παρούσης παραγράφου·

(z) ή τροποποίησις τίθεται έν έαχύί ύπό τās άκολουθους προϋποθέσεις:

(i) έν τή περιπτώσει τροποποιήσεως Άρθρου τής Συμβάσεως, του του Πρωτοκόλλου II, ή Πρωτοκόλλου I ή Παραρτήματος τής Συμβάσεως ούχι δύναται τής προβλεπομένης έν υποπαραγράφω (στ)(iii) του παρόντος Άρθρου

διαδικασίας, ή συμφώνως τας προηγουμένως διατά-
 ξεισι γενομένη άποδεκτή τροποποιήσις τίθεται
 έν ίσχύϊ έξ μήνας μετά την ήμερομηνίαν άποδοχής
 αύτης ως προς τά κέρη τά όποια έδήλωσαν ότι
 έχουν άποδεχθή ταύτην·

- (ii) έν τη περιπτώσει τροποποιήσεως ^{του} Πρωτοκόλλου I ή Προ-
 σαρτήματος εις Παράρτημα ή Παραρτήματος της
 Συμβάσεως δύναμι της προβλεπομένης έν ύποπαραγρά-
 φω (στ)(ii) του παρόντος Άρθρου διαδικασίας,
 ή τροποποιήσις ή λογιζομένη ως γενομένη άποδεκτή
 συμφώνως τας προηγουμένως προϋποθέσει τίθεται
 έν ίσχύϊ έξ μήνας μετά την άποδοχήν αύτης ως προς
 άπαντα τά κέρη έξαιρέσει μόνον εκείνων ύτινα, πρό-
 της ήμερομηνίας ταύτης, προέβησαν εις δήλωσιν περί
 μή άποδοχής αύτης, ή εις δήλωσιν, δύναμι της ύπο-
 παραγράφου (στ)(ii) της παρούσης παραγράφου, ότι ή
 ρητή έγκρισις αύτών είναι άναγκαία.

(3) Τροποποιήσις υπό Διασκέψεως:

- (α) Τη αίτήσι κέρους τινός, συγκατατιθεμένων τουλάχιστον
 των δύο τρίτων των Κερών, ό Όργανισμός όφείλει νά
 συγκαλή διασκεψιν των Κερών της Συμβάσεως προς εξέτασιν
 τροποποιήσεων της παρούσης Συμβάσεως.
- (β) Πόσα τροποποιήσις υϊόθετουμένη υπό τιαύτης Διασκέψεως
 διά πλειοψηφίας των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζόντων
 Κερών δεόν νά κοινοποιήται υπό του Γενικού Γραμματέως
 του Όργανισμου προς άπαντα τά Συμβαλλόμενα κέρη προς
 άποδοχήν ύπ'αύτων.
- (γ) Έκτός εάν άλλως άποφασίξη ή Διασκεψις, ή τροποποιήσις
 λογίζεται ως γενομένη άποδεκτή και ως τεθείσα έν ίσχύϊ

ομοίως και προς τόν σκοπόν ταύτην ἐν ὑποπαρογράφοις (2)(στ) και (ζ) τοῦ παρόντος Ἐγγράφου καθοριζόμεναι διαδικασίαις.

(4) (α) Ἐν τῇ περιπτώσει τροποποιήσεως Προαιρετικοῦ τινος Παραρτήματος, μνεῖα ἐν τῇ παρόντι Ἐγγράφῳ περί τινος "Μέρους τῆς Συμβάσεως" λογίζεται ὡς σημαίνουσα μνεῖαν περί τοῦ Μέρους τοῦ δεσμευομένου ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Παραρτήματος.

(β) Πάν μέρος ἀρνούμενον νά ἀποδεχθῆ τροποποιῆσιν τινα Παραρτήματος τυγχάνει μεταχειρίσεως μὴ κέρου ὑπὸ τὸν ἄρθρον τοῦ παρόντος Ἐγγράφου ἐφαρμογῆς τῆς τροποποιήσεως ταύτης.

(5) Ἡ υἱοθέτησις καὶ ἔναρξις ἰσχύος νέου τινος Παραρτήματος ὑπόκειται εἰς τὰς αὐτὰς διαδικασίας οἷας ἡ υἱοθέτησις καὶ ἔναρξις ἰσχύος τροποποιήσεως τινος Ἐγγράφου τῆς Συμβάσεως.

(6) Ἐκτός ἐάν ἄλλως ῥητῶς προβλέπηται, πᾶσα δυνάμει τοῦ παρόντος Ἐγγράφου γινομένη τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως, σχετιζομένη πρὸς τὴν δομὴν τοῦ πλοίου, τυγχάνει ἐφαρμογῆς μόνον εἰς πλοῖα διὰ τὰ ὅποια τὸ συμβόλαιον ναυπηγήσεως συνάπτεται ἢ, ἐν ἐλλείψει συμβολαίου ναυπηγήσεως, ἢ τρέπις τῶν ὁποίων τίθεται κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἡ τροποποίησις τίθεται ἐν ἰσχύϊ.

(7) Ἰᾶσα τροποποίησις Πρωτοκόλλου ἢ Παραρτήματος ὑφὸν νά ἀφορᾷ εἰς τὴν οὐσίαν τοῦ Πρωτοκόλλου ἢ τοῦ Παραρτήματος καὶ νά συνάδῃ πρὸς τὰ Ἐγγράφα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(8) Ὁ Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ δεσμεύεται νά πληροφρῆ ἅπαντα τὰ μέρη περί πάσης τροποποιήσεως τίθεμένης ἐν ἰσχύϊ δυνάμει τοῦ παρόντος Ἐγγράφου, καθὼς καὶ περί τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως ἰσχύος ἐκδοτικῆς τιαύτης τροποποιήσεως.

(9) Πόσα δήλωσις περί άποδοχής ή ένστάσεως κατά τροποποίη-
σεως δυνάμει του παρόντος Άρθρου δέον νά γνωστοποιήται έγγραφως
πρός τόν Γενικόν Γραμματέα του Όργανισμού. Ο τελευταίος ούτος
δρείλει νά έρρη είς γνώσιν των μερών της Σύμβουσεως τήν έν λόγω
γνωστοποίησιν καί τήν ήμερομηνίαν λήξεως αυτής.

ΑΡΘΡΟΝ 17

Προσγωγή Τεχνικής Συνεργασίας

Τά μέρη της Σύμβουσεως θα προδούν, έν συνεννοήσει μετά
του Όργανισμού καί έτέρων διεθνών σωμάτων, τή βοήθειά καί
συνεργασία του Έκτελεστικού Διευθυντού του Προγράμματος των
Ήνωμένων Έθνων διά τό Περιβάλλον, τήν υποστήριξιν των μελών
εκαίνων άίτια ζητούν τεχνικήν βοήθειαν διά -

- (α) τήν εκπαίδευσιν επιστημονικού καί τεχνικού προσωπικού
- (β) τήν προμήθειαν του αναγκαίου εξοπλισμού, ως καί των
εγκαταστάσεων υποδοχής καί επίτησεως
- (γ) τήν διευκολύνσιν έτέρων μέτρων καί ελευθετήσεων προς
προκλήσιν ή μείωσιν της υπο κλοιών ρυπάνσεως του θαλασσιου
περιβαλλοντος καί
- (δ) τήν ενδαρύνσιν της επιστημονικής έρευνας

κατά πρότιμους έντός ένδοι ατερόμένων χωρων, προδόντα ούτω
τους στόχους καί σκοπούς της παρούσης Σύμβουσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 18

Κατάγγελλια

(1) Η παρούσα Σύμβασις ή οίονδήποτε Προαιρετικόν Παράρτημα
δυνατά νά καταγγελλή ή οίονδήποτε Μέρος της Σύμβουσεως κατά
πάντα χρόνον μετά τήν παρέλευσιν πενταετίας από της ήμερομηνίας
καθ ήν ή Σύμβασις ή τό έν λόγω Παράρτημα έτεθη έν ίσχυί έναντι
του Μέρους τούτου.

(2) Ἡ καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου γνωστοποιήσεως πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ ὅστις δεύει νὰ πληροπορῇ ὅπαντα τὰ κέρη περὶ κἀσθε τοιαύτης λαμβανομένης γνωστοποιήσεως καὶ τῆς ἡμερομηνίας λήξεως αὐτῆς καθὼς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἢ ἐν λόγῳ καταγγελία παράγει ὁποτέλεσμα.

(3) Ἡ καταγγελία παράγει ὁποτέλεσμα δέδεκα μῆνας μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὄργανισμοῦ λῆξιν τῆς γνωστοποιήσεως περὶ καταγγελίας ἢ μετὰ τὴν παρέλευσιν οἰασσῆποτε μεγαλυτέρας περιόδου ἤτις δυνατόν νὰ ἐνδεικνύηται ἐν τῇ γνωστοποιήσει.

ΑΡΘΡΟΝ 19

Κατάθεσις καὶ Κατοχήσεις

(1) Ἡ παροῦσα Σύμφρασις θέλει κατατεθῆ περὶ τῷ Γενικῷ Γραμματέι τοῦ Ὄργανισμοῦ ὅστις δεύει νὰ διαβιβάζῃ κεχωρημένα ἀντίγραφα αὐτῆς πρὸς ὅπαντα τὰ ὑπογράφαντα τὴν παροῦσαν Σύμφρασιν ἢ προσχωρήσαντα ἐν αὐτῇ ἑράτη.

(2) Σὺθὺς ὡς ἡ παροῦσα Σύμφρασις τεθῆ ἐν ἰσχύϊ, τὸ κείμενον θέλει διεβιβασθῆ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὄργανισμοῦ πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν πρὸς κατοχήσειν καὶ δημοσίευσιν, συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν.

ΑΡΘΡΟΝ 20

Γλῶσσαι

Ἡ παροῦσα Σύμφρασις συντάσσεται εἰς ἄλλοδὸν ἀντίγραφον εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικήν, Ἰσπανικήν καὶ Ρωσικὴν γλῶσσαν, ἐκαστον κειμένον ὄντος ἐξ ἑαυτοῦ ἀθεωρητοῦ. Ἐπίστωται μεταφράσεις εἰς τὴν Ἀραβικὴν, Γερμανικὴν, Ἰταλικὴν καὶ Ἰαπωνικὴν γλῶσσαν ἐλλοδὸν παρεσκευασθῆ καὶ κατατεθῆ μετὰ τοῦ ἀπογραφέντος πρωτοτύπου.

ΕἰΣ ΜΑΡΤΥΡΙΑΚ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩΝ εἰ κἀτωθι ὑπογεγραμμένοι δεόντως πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδοτημένοι ὑπὸ τῶν ἀντιστοιχῶν αὐτῶν Κυβερνήσεων ἀπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμφρασιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝῳ τὴν 2αν Νοεμβρίου 1973.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ Ι.

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΦΟΡΩΣΑΙ ΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΕΡΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

ΣΥΣΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΑΣ

(συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ δ τῆς Συμβάσεως)

Ἄρθρον I.

Καθῆκον Ἀναφορᾶς

(1) Ὁ Πλοίαρχος πλοίου τινός ἀνεμερμειγμένου εἰς συμβάν ἀναφερόμενον ἐν Ἄρθρῳ III τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ἢ ἕτερον πρόσωπον ἔχον τὴν εὐθύνην τοῦ πλοίου, ὀφείλει νὰ ἀναφέρῃ τὰς λεπτομερείας τοῦ ἐν λόγῳ συμβάντος ἐνὶν καθυστερητέως καὶ κατὰ τὴν πληρεστέραν δυνατὴν ἔκτασιν συμφώνως ταῖς διατάξεσι τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν τὸ ἀναφερόμενον ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Ἄρθρου πλοῖον ἐγκαταλείπεται, ἢ ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ἡ ἀναφορά ἐκ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου εἶναι ἀτελής ἢ ἄεν δύναται νὰ ληφῆ, ὁ πλοιοκτῆτης, ὁ ναυλωτής, ὁ διαχειριστής ἢ ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου ἢ οἱ ἀντιπρόσωποι τούτων ὀφείλουσι κατὰ τὴν πληρεστέραν δυνατὴν ἔκτασιν νὰ ἐπιμισθοῦν τὴν βαρυνούσασ τὸν Πλοίαρχον ὑποχρεώσεις δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ἄρθρον II

ὑποβολῆς

Καθῆκον Ἀναφορᾶς

(1) Ἐκάστη ἀναφορά δεῖον νὰ ὑποβάλληται δι' ἀουραίου ὁδού εἶναι ὀφειλόμενον, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει διὰ τῶν ταχύτερων διαθέσιμων κατὰ τὸν χρόνον ἀποστολῆς αὐτῆς μέσων. Ἀναφοραὶ ὑποβληθεῖσαι δι' ἀουραίου ὁδού νὰ τυγχάνουσι τῆς ὑψίστης δυνατῆς προτεραιότητος.

(2) Αἱ ἀναφοραὶ δεῖον νὰ ἀπευθύνωνται πρὸς τὸν ἀρμόδιον ἀξιωματοῦχον ἢ τὴν ἀρμόδιον ὑπηρεσίαν, ὡς καθορίζονται ἐν παραγράφῳ (εἰ)(ε') τοῦ Ἄρθρου δ τῆς Συμβάσεως.

1895

Άρθρον ΙΙΙ

Περιπτώσεις ύποβολής Άναφορών

Ἡ ἀναφορά δεόν νά ὑποβάλληται ὅποτεδήποτε ἔν
συμβάν συνεκίγεται -

(α) ἀποδέσμευοῖν ἑτέραν ἢ ἐπιτρεπομένην δυνάμει τῆς
παρούσης συμβάσεως· ἢ

(β) ἀποδέσμευοῖν ἐπιτρεπομένην δυνάμει τῆς παρούσης
συμβάσεως διά τόν λόγον ὅτι -

(1) διενεργεῖται πρὸς τόν σκοπόν ἀσφαλείας τοῦ
κλοίου ἢ διασώσεως ζωῆς ἐν θαλάσῳ· ἢ

(ii) προκαλεῖται ἐκ βλάβης τοῦ κλοίου ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ
αὐτοῦ· ἢ

(γ) ἀποδέσμευοῖν ἐκβλαβοῦς τινος οὐσίας πρὸς τόν
σκοπόν καταπολεμήσεως συγκεκριμένου συμφέροντος
ρύπανσεως ἢ διασκόπῳ νομίμου ἐπιστημονικῆς
ἐρεῦνης περὶ τήν καταπολέμησιν καί τόν ἔλεγχον
τῆς ρύπανσεως· ἢ

(δ) τήν πιθανότητα τῆς ἐν ὑποπαραγράφοις (α), (β)
ἢ (γ) τοῦ παρόντος Ἄρθρου ἀναφερομένης
ἀποδεσμεύσεως.

Άρθρον IV

Περιεχόμενα τῆς Ἀναφοράς

- (1) Ἐκάστη ἀναφορά δεόν νά περιέχη ἐν γένει -
- (α) τά διακριτικά τοῦ πλοίου·
 - (β) τόν χρόνον καί ἡμερομηνίαν τοῦ συμβάντος·
 - (γ) τήν γεωγραφικήν θέσιν τοῦ πλοίου κατὰ τόν χρόνον τοῦ συμβάντος·
 - (δ) τὰς κατὰ τόν χρόνον τοῦ συμβάντος ἐπικρατεῦσας συνθήκας ἀνέμου καί θαλάσσης· καί
 - (ε) συναφεῖς λεπτομερεῖας ἀφορώσας εἰς τήν κατῳρασίαν τοῦ πλοίου.
- (2) Ἐκάστη ἀναφορά δεόν νά περιέχη εἰδικῶς -
- (α) σαφή ἐνδείξιν ἢ περιγραφὴν τῶν ἐμπλακέντων εἰς τό συμβάν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν, περιλαμβανούσων, εἰ δυνατόν, τὰς ἀκριβεῖς τεχνικὰς ὀνομασίας τῶν ἐν λόγῳ οὐσιῶν εἰς ὑποκατάστασιν (ἐμπορικαί ὀνομασίαι δεόν νά μή χρησιμοποιῶνται τῶν ἀκριβῶν τεχνικῶν ὀνομασιῶν)·
 - (β) ἔκθεσιν ἢ ἐκτίμησιν τῶν ποσοτήτων, τῶν πυκνοτήτων καί ἀναλόγων συνθηκῶν τῶν ἀποδεσμευθεισῶν ἢ πιθανῶς ἀποδεσμευθησομένων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἐντός τῆς θαλάσσης· καί
 - (γ) ὁσάκις ἐνέχη σημασίαν, περιγραφὴν τῶν ἐνδείξεων συσκευασίας καί ἀναγνωρίσεως· καί
 - (δ) εἰ δυνατόν, τά ὀνόματα τοῦ ἀποστολέως, τοῦ παραλήπτη ἢ τοῦ κατασκευαστοῦ.
- (3) Ἐκάστη ἀναφορά δεόν νά δεικνύη σαφῶς κατὰ πόσον ἢ ἀποδεσμευθεῖσα ἢ πιθανῶς ἀποδεσμευθησομένη ἐπιβλαβὴ οὐσία εἶναι

πετρέλαιον, επίβλαβής ύγρα, στερεά ή αερίωδης ουσία, ως και κατά πόσον ή έν λόγω ουσία μεταφέρετο ή μεταφέρεται υπό μορφήν χυδόν φορτίου (in bulk) ή έμπεριέχεται έν ουσκευαστική μορφή (in packaged form), είς κιβώτια μεταφορδς (freight containers), είς φορητά βυτία (portable tanks) ή είς βυτιοφόρα βαγόνια δυναμένα να κινώνται επί δόδων και σιδηροτροχιών.

(4) Έκάστη άναφορά δεόν να συμπληρωθεί, ως ήθελε καταστή άναγκασον, δι' οίιασδήποτε έτέρας συναφοδς πληροφορίας υπό του λήπτου της άναφορδς ή την όκοίαν τό άποστέλλον την άναφοράν πρόσωπον θεωρεί κατάλληλον.

Άρθρον V

Συμπληρωματική Άναφορά

Ιάν πρόσωπον τό όποσον ύποχρεοδται δυνάμει των διοτάξεων του παρόντος Πρωτοκόλλου να άποστείλη άναφοράν όφείλει, όσάκις εΐναι δυνατόν -

- (α) να συμπληροΐ την άρχικήν άναφοράν, ως ήθελε καταστή άναγκασον, διά πληροφοριών άφορωσών είς περαιτέρω έξελίξεις και
- (β) να ίκανοποιή δεον τό δυνατόν πληρέστερον τδς αίτήσεις έπηρεαζομένων κρατών διά συμπληρωματικής πληροφορίας άφορώσας είς τό συμβάν.

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

(συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ 10 τῆς Συμβάσεως)

Ἄρθρον I

Ἡ διαιτητικὴ διαδικασία, ἐκτὸς ἐάν ἄλλως ἀποφασίζουσι τὰ Μέρη, δεῖν νὰ ἀκολουθῇ τοὺς ἐκτιθεμένους ἐν τῷ παρόντι Πρωτοκόλλῳ κανόνας.

Ἄρθρον II

(1) Τῇ αἰτήσῃ ἑνὸς Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀπευθυνομένης εἰς ἕτερον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Ἄρθρου 10 τῆς παρούσης Συμβάσεως θέλει συνιστᾶται Διαιτητικὸν Δικαστήριον. Ἡ αἴτησις διὰ διαιτησίαν συνίσταται ἐκ τινος ἐκθέσεως τῆς ὑποθέσεως ὁμοῦ μετ' οἰωνδῆ-ποτα πρὸς ὑποστήριξιν ταύτης ἐγγράφων.

(2) Τὸ αἰτούμενον Μῆρος δεῖται νὰ πληροφῇ τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ περὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἠτήσατο τὴν οὐτοσίαν τοῦ Δικαστηρίου, περὶ τῶν ὀνείμων τῶν Μερῶν ἐν τῇ διαφορᾷ, ὡς καὶ περὶ τῶν Ἀρθρῶν τῆς Συμβάσεως ἢ τῶν Κανονισμῶν περὶ τῶν ὁμοίων ὑφίσταται κατὰ τὴν γνώμην των διαφανῶς ἀσφῶδα εἰς τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῶν. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θέλει διαβιβάζει τὴν πληροφῶριαν ταύτην πρὸς ἅπαντα τὰ Μέρη.

Ἄρθρον III

Τὸ Δικαστήριον συντίθεται ἐκ τριῶν μελῶν: ἑνὸς Διαιτητοῦ ὑποδεικνυμένου ὑφ' ἑκάστον Μῆρος ἐν τῇ διαφορᾷ καὶ ἑνὸς τρίτου Διαιτητοῦ ὑποδεικνυμένου κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν δύο πρώτων ἀναφερθέντων καὶ ὁποῦς θέλει ἐνεργεῖ ὡς Πρόεδρος αὐτοῦ.

Ἄρθρον IV

(1) Ἐάν εἰς τὸ τέλος προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ὑποδείξεως τοῦ δευτέρου Διαιτητοῦ, ὁ Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου δὲν ἦθελεν ὑποδειχθῆ, ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ

τῆ αἰτήσῃ ἐκατέρου Μέρους ὀφείλει ἐντός μίᾳ περαιτέρω προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν νά προβῆ εἰς τήν τοιαύτην ὑπόδειξιν, ἐπιλέγων τοῦτον ἕκ τινος καταλόγου προσεγυθῶν προσώπων καταρτιζομένου ἐκ τῶν προτέρων ὑπό τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὄργανισμοῦ.

(2) Ἐάν ἐντός προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπό τῆς ἡμερομηνίας λήξεως τῆς αἰτήσεως, ἕν ἐκ τῶν Μερῶν δέν ἤθελε ὑποδείξει τό μέρος τοῦ Δικαστηρίου διά τόν διορισμόν τοῦ ὁποίου φέρει τήν εὐθύνην, τό ἕτερον μέρος δύναται ἀμέσως νά πληροφορῆ τόν Γενικόν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ ὅστις θέλει ὑποδεικνύει τόν Πρόεδρον τοῦ Δικαστηρίου ἐντός προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν, ἐπιλέγων τοῦτον ἐκ τοῦ καθοριζομένου ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Ἄρθρου καταλόγου.

(3) Ὁ Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου ὀφείλει, ἅμα τῆ ὑποδείξει αὐτοῦ, νά καλέσῃ τό μέρος, τό ὁποῖον δέν παρέσχε Διαιτητήν, νά προβῆ εἰς τοῦτο κατά τόν αὐτόν τρόπον καί ὑπό τούς αὐτούς ὄρους. Ἐάν τό μέρος δέν προβαίη εἰς τήν ζητουμένην ὑπόδειξιν, ὁ Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου ὀφείλει νά καλέσῃ τόν Γενικόν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ νά προβῆ εἰς τήν ὑπόδειξιν κατά τούς καθοριζομένους ἐν τῇ προηγουμένη παραγράφῳ τύπους καί ὄρους.

(4) Ὁ Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου, ὑποδεικνυόμενος δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ἄρθρου, δέον νά μή εἶναι ἢ ὑπῆρξε πολίτης ἐνός τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν, ἐκτός τῆ συγκοταθεῖσι τοῦ ἑτέρου Μέρους.

(5) Ἐν περιπτώσει θανάτου ἢ παραλείψεως ὀφειλομένης ἐνεργείας ἐκ μέρους Διαιτητοῦ διά τήν ὑπόδειξιν τοῦ ὁποίου ἐν ἕκ τῶν Μερῶν φέρει τήν εὐθύνην, τό ἐν λόγῳ μέρος ὀφείλει νά ὑποδείξῃ ἀντικαταστάτην ἐντός προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπό τῆς ἡμερομηνίας τοῦ θανάτου ἢ τῆς παραλείψεως τῆς ὀφειλομένης ἐνεργείας. Ἐάν τό ἐν λόγῳ μέρος δέν προβῆ εἰς τήν ὑπόδειξιν, ἡ Διαιτησία θέλει συνεχίζεται ὑπό τήν εὐθύνην τῶν ὑπολοίπων Διαιτητῶν. Ἐν περιπτώσει θανάτου

ἢ παραλείψεως ὀφειλομένης ἐνεργείας ἐκ μέρους τοῦ Προέδρου τοῦ Δικαστηρίου, ὅσον νὰ ὑποδεικνύηται εἰς ἀντικαταστάτην συμφώνως ταῖς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου III ἄνωτέρω ἢ, ἐν ἐλλείψει συμφωνίας μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ Δικαστηρίου ἐντός προθεσμίας ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τοῦ θανάτου ἢ τῆς παραλείψεως τῆς ὀφειλομένης ἐνεργείας, συμφώνως ταῖς διατάξεις τοῦ παρόντος Ἄρθρου.

Ἄρθρον V

Τὸ Δικαστήριον δύναται νὰ ἀκροᾶται καὶ ἀποφασίζῃ ἐπὶ ἀνταπειθήσεων προκυπτουσῶν εὐθέως ἐκ τοῦ ἀντικειμένου τῆς διαφοράς.

Ἄρθρον VI

Ἐκαστον Κέρος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὴν ἐμοιβὴν τοῦ Διαιτητοῦ αὐτοῦ καὶ διὰ τὰ σωματικὰ ἔξοδα καθὼς καὶ διὰ τὰ ἔξοδα ἄτινα ἐκάγεται ἢ προστοιμασία τῆς ἰδίᾳς αὐτοῦ ὑπεθέσεως. Ἡ ἐμοιβὴ τοῦ Προέδρου τοῦ Δικαστηρίου καὶ ἅπαντα τὰ γενικὰ ἔξοδα τῆς Διαιτησίας θέλουσιν βαρύνει ἐξ ἑσῶν τὰ Κέρη. Τὸ Δικαστήριον θέλει καταγράψει ἅπαντα τὰ ἔξοδα αὐτοῦ καὶ θέλει παρέχει τελικὴν κατὰστασιν τούτων.

Ἄρθρον VII

Πᾶν Κέρος τῆς Συμβάσεως τὸ ὅποσον ἔχει συμφέροντι νομικῆς φύσεως καὶ τὸ ὅποσον δυνατόν νὰ ἐπηρεασθῇ ἐκ τῆς ἐπὶ τῆς ὑπεθέσεως ἀπορρέουσας δύναται, κατόπιν ἐπιθέσεως ἐγγράφου εἰδοποιήσεως πρὸς τὰ ἀρχικῶς ἐγγεγραμὰ τὴν διαδικασίαν Μέρη, νὰ ἐνωθῇ ἐν τῇ διαδικασίᾳ τῆς διαιτησίας τῇ συγκαταθέσει τοῦ Δικαστηρίου.

Ἄρθρον VIII

Πᾶν Διαιτητικὸν Δικαστήριον συνιστώμενον δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θέλει ἀποφασίζεσθαι περὶ τῶν ἰδίων αὐτοῦ κανόνων διαδικασίας.

Άρθρον ΙΧ

- (1) Αἱ ἀποφάσεις τοῦ Δικαστηρίου ὅσον ἐφορᾷ εἰς τε τὴν διαδικασίαν καὶ τὸν τρόπον συνεδριάσεως αὐτοῦ, καθὼς καὶ εἰς πᾶν τιθέμενον ἐνώπιον αὐτοῦ ζήτημα, δεόν νά ἀρβάζωνται διὰ πλειοψηφίας τῶν μελῶν αὐτοῦ· ἡ ἀπουσία ἢ ἀποχή ἑνός τῶν μελῶν τοῦ Δικαστηρίου διὰ τὴν ὑπόδειξιν τῶν ὁποίων τὰ μέρη φέρουν εὐθύνην, οὐδέπως συνιστᾷ κώλυμα πρὸς λήψιν ἀποφάσεως ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου. Ἐν περιπτώσει ἰσοψηφίας, ἡ ψήφος τοῦ Προέδρου θέλει ὑπερισχῆσει.
- (2) Τὰ μέρη ὀφείλουν νά διευκολύνουν τὸ ἔργον τοῦ Δικαστηρίου καὶ εἰδικώτερον, συμφώνως τῇ νομοθεσίᾳ αὐτῶν, καὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησιν ὁπάντων τῶν εἰς τὴν διάθεσίν των μέσων-
- (α) νά ἐφοδιάζουν τὸ Δικαστήριον διὰ τῶν ἀναγκαίων ἐγγράφων καὶ πληροφοριῶν·
- (β) νά ἐπιτρέπουν εἰς τὸ Δικαστήριον νά εἰσέρχεται ἐντός τοῦ ἔδραους αὐτῶν, νά ἀκορῶται μαρτύρων ἢ ἐμπειρογνημῶνων καὶ νά ἐπιλαμβάνεται τὴν οὐκην τῶν ἐπεισοδίων.
- (3) Ἡ ἀπουσία ἢ παράλειψις ὀφειλομένης ἐνεργείας ἐκ μέρους ἑνός μέρους οὐδέπως συνιστᾷ κώλυμα τῆς διαδικασίας.

Άρθρον Χ

- (1) Τὸ Δικαστήριον δεόν νά παραδίδῃ τὴν διαιτητικὴν αὐτοῦ ἀπόφασιν ἐντός προθεσμίας πέντε μηνῶν ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς οὐτεστάσεως αὐτοῦ ἐκτός ἐάν ἀποφασίζῃ, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης νά παρατείνῃ τὴν προθεσμίαν διὰ περαιτέρω περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς τρεῖς μῆνας. Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου δεόν νά συνοδεύηται ὑπὸ μίεσ ἀίτιολογίας. Αὕτη εἶναι τελικὴ καὶ ἀνεκκλητος καὶ ὄφει νά κοινοποιῆται πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ Ὄργανισμοῦ. Τὰ μέρη ὀφείλουν εἰς ἄμεσον συμμόρφωσιν πρὸς τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν.
- (2) Πᾶσα ἀμφισβήτησις ἢ ὅποια δυνατόν νά ἀναφυῇ μεταξὺ τῶν μερῶν ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐρμηνείαν ἢ ἐκτέλεσιν τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως δύναται νά ὑποβάλληται ὑφ' ἑκατέρου μέρους πρὸς κρίσιν εἰς τὸ ἐκδόν τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν Δικαστήριον ἢ, ἐάν τοῦτο δὲν εἶναι ἐφικτόν, εἰς ἕτερον Δικαστήριον συνιστώμενον πρὸς τοῦτο κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ὡς τὸ ἀρχικόν τοιοῦτο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι - ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1.

Όροι

Διά τούς σκοπούς τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

- (1) "Πετρέλαιον" σημαίνει πετρέλαιον ὑφ' οἰανδήποτε μορφήν (μαζούτ), περιλαμβανομένου τοῦ ἄργου πετρελαίου, βαρέως πετρελαίου/κεκαυμένου μηχανελαίου, ἀχρήστου πετρελαίου ὡς καί διυλισμένων προϊόντων (ἐτέρων ἢ πετροχημικῶν ὑποκειμένων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος II τῆς παρούσης Συμβάσεως), περιλαμβάνει δέ, ἄνευ κερτορισμοῦ τῆς γενικότητος τῶν προηγουμένων, τὰς ἐν τῷ Παραρτήματι I τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀναγραφόμενας οὐσίαις.
- (2) "Πετρελαϊκόν Μεγμά" σημαίνει μεγμά οἰαδήποτε περιεκτικότητος εἰς πετρέλαιον.
- (3) "Πετρελαϊκὸν καύσιμα" σημαίνει οἰαδήποτε πετρέλαιον χρησιμοποιοῦμενον ὡς καύσιμος ἢ ἄλλῃ ἐν σχέσει πρὸς τὴν προώθησιν καί τὸν βοηθητικόν μηχανισμόν τοῦ πλοίου ἐπί τοῦ ὁλοῦ μεταφέρεται τό ἐν λόγῳ πετρέλαιον.
- (4) "Πετρελαϊκοδεξαμενόπλοισιν" σημαίνει πλοῖον κατασκευασθὲν ἢ διαρρυθμισθὲν πρῶτῶς διὰ νὰ μεταφέρῃ πετρέλαιον ὑπό μορφήν χύδην φορτίου εἰς τοὺς χώρους φορτίου αὐτοῦ καί περιλαμβάνει πλοῖον μεικτοῦ φορτίου καί πᾶν "δεξαμενόπλοον χημικῶν οὐσιῶν", ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὁσάκις τοῦτο μεταφέρῃ φορτίον ἢ ἐν μέρει φορτίον πετρελαίου ὑπό μορφήν χύδην φορτίου.
- (5) "Πλοῖον μεικτοῦ φορτίου" σημαίνει πλοῖον προοριζόμενον νὰ μεταφέρῃ εἰς πετρέλαιον εἰς στερεόν φορτίον ὑπό μορφήν χύδην φορτίου.
- (6) "Πέσον πλοῖον" σημαίνει πλοῖον —
- (6) περί τοῦ ὁλοῦ τῶν συμβόλων νὰ υπηχέσῃ συνάπτεται.

μετά την 31ην Δεκεμβρίου 1975· ή

- (β) έν έλλείψει συμβολαίου ναυπηγείσεως, ή τρόπος του όποιου τίθεται ή τό όποιον εύρίσκεται είς άνόλογον κατασκευαστικόν στάδιον μετά την 30ήν 'Ιουνίου 1976· ή
- (γ) ή παράδοσις του όποιου πραγματοποιείται μετά την 31ην Δεκεμβρίου 1979· ή
- (δ) τό όποιον ύπέστη έκτεταμένην μετατροπήν -
 - (1) περί της όποιας τό συμβόλαιον συνάπτεται μετά την 31ην Δεκεμβρίου 1975· ή
 - (11) έν έλλείψει συμβολαίου, ή κατασκευαστική έργασία δι' αύτήν ήρξατο μετά την 30ήν 'Ιουνίου 1976· ή
 - (111) ή όποία συνεπληρώθη μετά την 31ην Δεκεμβρίου 1979.

(7) "Υφιστάμενον πλοϊον" σημαίνει πλοϊον τό όποϊον δέν άποτελεεί νέον πλοϊον.

(8) "Έκτεταμένη μετατροπή" σημαίνει μετατροπήν ύφισταμένου πλοϊου -

- (α) ή όποία μετατρέπει ούσιωδώς τές διαστάσεις ή την μεταφορικόν ικανότητα του πλοϊου ή
- (β) ή όποία μεταβάλλει τόν τύπον του πλοϊου· ή
- (γ) ό σκοπός της όποιας κατά την κρίσιν της Διοικήσεως είναι ούσιωδώς ή παράτασις της ζωής αυτού· ή
- (δ) ή όποία άλλως μετατρέπει είς ποιούτιον βαθμόν τό πλοϊον ώστε έν τούτο άποτελεί νέον πλοϊον, τούτο

θά υπέκειτο εἰς τὰς συναφεῖς διατάξεις τῆς πα-
ρούσης Συμβάσεως μὴ δυναμέναι νὰ ἐφαρμοσθῶν
ἐπ' αὐτοῦ ὑπὸ τὴν εἰδίότητά του ὡς ὑφιοταμένον
πλοίου.

(9) "Πλησιεστέρα Ξηρὰ". Ὁ ὅρος "ἐκ τῆς πλησιεστέρας
ξηρᾶς" σημαίνει ἐκ τῆς γραμμῆς βάσεως ἀπὸ τῆς ὁποίας καθορί-
ζεται ἡ αἰγιαλιτικὴ ζώνη τοῦ συγκεκριμένου ἐδάφους δυνάμει τοῦ
διεθνοῦς δικαίου, πλην τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, διὰ τοὺς σκοποὺς
τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὁ ὅρος "ἐκ τῆς πλησιεστέρας Ξηρᾶς" πέραν
τῆς βορειοανατολικῆς ὀκτῆς τῆς Αὐστραλίας θὰ σημαύνη ἐκ τῆς
γραμμῆς τῆς οὐρθεμένης ἐκ σημείου-τινὸς ἐπὶ τῆς ὀκτῆς τῆς
Αὐστραλίας εἰς:—

Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $11^{\circ}00'$, Ἀνατολικὸν γεω-
γραφικὸν μῆκος $142^{\circ}02'$ μέχρι τοῦ σημείου εἰς
Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $10^{\circ}35'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $141^{\circ}55'$ — ἐκεῖθεν μέχρι
τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $10^{\circ}00'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $142^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν
μέχρι τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $9^{\circ}10'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $143^{\circ}52'$, ἐκεῖθεν μέχρι
τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $9^{\circ}00'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $144^{\circ}30'$, ἐκεῖθεν
μέχρι τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $13^{\circ}00'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $144^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι
τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $15^{\circ}00'$,

Ἀνατολικὸν γεωγραφικὸν μῆκος $146^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι
τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικὸν πλάτος $18^{\circ}00'$,

Ἐνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $147^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι
 τοῦ σημείου ^{εἰς} Νότιον γεωγραφικόν πλάτος $21^{\circ}00'$,

Ἐνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $153^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι
 τοῦ σημείου ἐπὶ τῆς ἄκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς Νότιον
 γεωγραφικόν πλάτος $24^{\circ}42'$, Ἐνατολικόν γεωγραφικόν
 μήκος $153^{\circ}15'$.

- (10) "Εἰδική περιοχή" σημαίνει θαλασσίαν τινά περιοχήν
 ἔνθα, εἰ ἀνεγνωρισμένους τεχνικοὺς λόγους σχετικούς πρὸς τὴν
 ὠκεανογραφικὴν καὶ οἰκολογικὴν αὐτῆς κατάστασιν καὶ πρὸς τὸν
 ἰδιόζοντα χαρακτήρα τῆς κινήσεως ἐν αὐτῇ, ἀπαίτεται ἡ υἱοθέ-
 τησις εἰδικῶν ὑποχρεωτικῶν μεθόδων διὰ τὴν πρόληψιν τῆς ρυπάνσεως
 τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου. Αἱ εἰδικαὶ περιοχαὶ θὰ περιλαμβά-
 νουν τὰς ἐν τῷ Κανονισμῷ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀναγρα-
 φόμενάς τοιαύτας.
- (11) "Τὸ εἰς δεδομένην στιγμήν ποσοστὸν ἀποδεσμεύσεως πε-
 τρελαίου περιεχομένου" σημαίνει τὸ ποσοστὸν ἀποδεσμεύσεως
 πετρελαίου εἰς λίτρα ἀνὰ ὄρον εἰς οἰανδήποτε δεδομένην στιγμήν
 διαιρούμενον διὰ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου εἰς κόμβους κατὰ τὴν
 αὐτὴν στιγμήν.
- (12) "Δεξαμενὴ" σημαίνει περίκλειστον τινὰ χώρον σχηματιζό-
 μενον ὑπὸ τῆς μονίμου δοτῆς τοῦ πλοίου καὶ προοριζόμενον διὰ
 τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ὑπὸ μορφῇ χύδην φορτίου.
- (13) "Πλευρική δεξαμενὴ" σημαίνει οἰανδήποτε δεξαμενὴν
 γειτνιάζουσαν πρὸς τὸ πλευρικόν ἐλασμοστῖνον περίβλημα.
- (14) "Κεντρικὴ δεξαμενὴ" σημαίνει οἰανδήποτε δεξαμενὴν
 ἐσωτερικῶς τοῦ διαμήκους διασπύματος.
- (15) "Ἰζηματοσυλλέκτρια δεξαμενὴ" σημαίνει δεξαμενὴν εἰδικῶς
 προοριζομένην διὰ τὴν συλλογὴν τῶν ἰζημάτων τῶν δεξαμενῶν,
 τῶν ἀπολυμμένων τῶν δεξαμενῶν καὶ ἑτέρων πετρελαϊκῶν μειγμάτων.

(16) "Καθαρόν Έρμα" σημαίνει τὸ ἔρμα δεξαμενῆς τινος ἢ ὁποῖα ἐπὶ τοῦ χρόνου τῆς τελευταίας μεταφορᾶς πετρελαίου ἐντὸς αὐτῆς ἔχει ποσοτῶς καθαρῶς ὕδατος, ἐάν τυχόν ἐκροή ἐξ αὐτῆς ἤθελεν ἀποθερευθεῖν ἐκ τινος αλοίου ἐσταθμευμένου ἐντὸς καθαρῶν ἡρέμων ὑδάτων ἐν αἰθρίᾳ ἡμέρᾳ, δὲν εὖ παρήγαγε ὄρατὰ ἴχνη πετρελαίου ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑδάτων ἢ ἐπὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν ἢ δὲν εὖ προὐκάλει τὴν ἐναπόθεσιν κεκακαυμένου μηχανελαίου ἢ γαλακτώματος ὑπὸ τὴν ἐπιφανείαν τῶν ὑδάτων ἢ ἐπὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν. Ἐάν τὸ ἔρμα ἀποθερευθῆται μέσῳ ἐγκεκλιμένου ὑπὸ τῆς Διοικήσεως συστήματος ἐπιτήρησης καὶ ἐλέγχου ἀποθερευσεως πετρελαίου, ἢ βασιχομένη ἐπὶ τοιοῦτου συστήματος μαστυρία περὶ τοῦ ὅτι ἡ εἰς πετρελαίον περιεχεικτότης τῆς ἐκροῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 15 μέρη εἰς ἑκατομῦριον εὖ εἶναι ἀποφασιστικῆ περὶ τοῦ ὅτι τὸ ἔρμα ἔτε καθαρόν, ἀνεξαρτήτως τῆς ποσοτικῆς ὄρατῶν ἴχνων.

(17) "Διακαχωρισμένον ἔρμα" σημαίνει τὸ ἔρμα ὕδατος τὸ εἰσαγόμενον ἐντὸς δεξαμενῆς πλήρως διακαχωρισμένης ἀπὸ τοῦ φορτίου πετρελαίου καὶ τοῦ συστήματος πετρελαίου καὶ κενῶν καυμάτων καὶ ἢ ὁποῖα μονίμως προσεῖζεται διὰ τὴν μεταφορὰν ἔρματος ἢ τὴν μεταφορὰν ἔρματος ἢ φορτίου ἐντὸς πετρελαίου ἢ ἐπιβλαβῶν αἰσθητῶν ὡς διαφορετικῶς καθορίζονται ἐν τοῖς Παραρτήμασι τῆς κάρουσης Συμβάσεως.

(18) "Μῆκος" (L) σημαίνει τὰ 96 τοῖς ἀκτῶν τοῦ ὀλικου μῆκους τῆς ἰσάλου τῆς μετρουμένης εἰς τὰ 85 τοῖς ἀκτῶν τοῦ ελαχίστου πλευρικοῦ βάρους μετρουμένου ἀπὸ τοῦ ἄνω ἄκρου τῆς τρόπιδος, ἢ τὸ μῆκος τὸ μετρουμένον ἀπὸ τὴν πηρῶν σταίραν μέχρι τοῦ ἔξουος τοῦ σπαρέως τοῦ πηρῶν ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἰσάλου, ἐάν τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον. Ἐξ ἀπλοῦς ἐγκατασκευασμένα μετὰ κεκλιμένης τρόπιδος, ἢ ἰσάλου, ἐπὶ τῆς ὁποίας μετρεῖται τὸ μῆκος, τοῦτο εὖ εἶναι παράλληλος πρὸς τὴν ἐγκατασκευασμένην ἰσάλον. Τὸ μῆκος (L) εἶναι ναιὶ ἀπολογεῖται εἰς μέτρα.

- (19) "Πρωραφαί καί κρυμναφαί κάθεται" εἰς λαμβάνονται εἰς τὰ πρωραφα καί κρυμναφα κέρατα τοῦ μήκους (L). Ἡ πρωραφα κάθεται εἰς συμπύκτη πρὸς τὴν πρωραφίαν στείραν ἐπὶ τῆς ἰσόλου ἐπὶ τῆς ὁποίας μετρεῖται τὸ μήκος.
- (20) "Μέσον τοῦ κλοίου" εἶναι τὸ μέσοντοῦ μήκους (L).
- (21) "Πλάτος" (B) σημαίνει τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ κλοίου, μετρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ κλοίου καί ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς γραμμῆς τοῦ νομέως προκειμένου περὶ κλοίου μετὰ μεταλλικοῦ περιβλήματος καί ἐπὶ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους προκειμένου περὶ κλοίου μετὰ περιβλήματος ἐξ οἰαοδήποτε ἑτέρας ὕλης. Τὸ πλάτος (B) δεόν νά ὑπολογίζεται εἰς μέτρα.
- (22) "Μεχρὸν βάρος" (D₁) σημαίνει τὴν εἰς μετρικούς τόννους διαφορὰν μεταξὺ τοῦ ἐκτοπίσματος τοῦ κλοίου εἰς ὑδραεῖδιοῦ βάρους 1.025 ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῆς ἰσόλου γραμμῆς φορτώσεως τῆς ἀντιτοχούσης πρὸς τὸ σημειούμενον θερινὸν ὕψος ἐξέλιων καί τοῦ βάρους ἀφόρτου κλοίου.
- (23) "Βάρος ἀφόρτου (κλοίου)" σημαίνει τὸ εἰς μετρικούς τόννους ἐκτόπισμα τοῦ κλοίου ἄνευ φορτίου πετρελαιοειδῶν καυσίμων, ἐλαίου λιπάνσεως, ἔρματος ὕδατος, ποσίμου ὕδατος καί ὕδατος τροφοδοτήσεως λεβήτων, καταναλωσίμων προμηθειῶν, ἐπιβατῶν μετὰ τῶν προσωπικῶν ἀντικειμένων των.
- (24) "Διαπερατότης" χώρου τινος σημαίνει τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὄγκου ἐντὸς τοῦ ἐν λόγῳ χώρου, ὃ ὁποῖος θεωρεῖται ὅτι κατακλύζεται ἀπὸ ὕδατος, ἐν οὐδέποτε πρὸς τὸν ὀλικὸν ὄγκον τοῦ χώρου τούτου.
- (25) "Ὀγκοί" καί "Ἐπιφάνεια" τοῦ κλοίου δεόν νά ὑπολογίζονται μέχρι τῶν γραμμῶν σχεδίασεως εἰς πᾶσας τὰς περιπτώσεις.

Κανονισμός 2
Εφαρμογή

- (1) Έκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος τυγχάνουν εφαρμογής επί πάντων των πλοίων.
- (2) Έν τοχόσει πρὸς πλοία ἕτερα ἢ πετρελαιοδοξαμενόπλοια διατέοντα χώρους φορτίου κατασκευασθέντους καὶ χρησιμοποιουμένους εἰς τὴν μεταφορὰν πετρελαίου ὑπό μορφὴν χυδῆν φορτίου ἑλικτικῆς χωρητικότητος 200 κυβικῶν μέτρων καὶ ἔνω, αἱ ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 9, 10, 14, 15(1), (2) καὶ (3), 18, 20 καὶ 24(4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀφορῶντες εἰς πετρελαιοδοξαμενόπλοια τυγχάνουν ἐπίσης ἐφαρμογῆς ὡς ἀφορᾷ εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ κει-
τουργίαν τῶν ἐν λόγῳ χώρων, εἰραίρεσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἢ τοιαύτη ὀλιγὴ χωρητικότης εἶναι ὀλιγοτέρα τῶν 1,000 κυβικῶν μέτρων ὅτε ἰδύναται νὰ τυγχάνουν ἐφαρμογῆς αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 15(4) ἐνὰν τοῖς Κανονισμοῖς 15(1), (2) καὶ (3).
- (3) Ὅσοντις φορτίον ὑποκαίμενον εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος II τῆς παρούσης Συμβάσεως μεταφέρεται ἐκτός τοῦ χώρου φορτίου πετρελαιοδοξαμενοπλοίου, αἱ τοῖχαι αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος II τῆς παρούσης Συμβάσεως τυγχάνουν ἐπίσης ἐφαρμογῆς.
- (4) (α) Τῶν ὑδροδυναμικῶν κοίφους, ἀεροστρωματιόκλιμακῶς καὶ πᾶς ἕτερος τύπος κοίφους, (πλοιάριον ἀπυρνατίας, ὑπερρύχτου, κ.λ.π), τῶν ὁμοίων τῶ κατασκευαστικῶν κατασκευῶν εἶναι τεταῦτα ὥστε νὰ ἐπιβλεπῶν τὴν ἐφαρμογὴν τοιαύτην τῶν ἀφορῶν εἰς τὴν κατασκευὴν ἢ τὴν ἐξοπλισμὸν διατάξεων τῶν κεφαλαίων II καὶ III τοῦ παρόντος Παραρτήματος περιλλογον ἢ ὀδύνατον, εἴναται νὰ εἰραίρηται τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων ἀπὸ τῆς Διοικήσεως, γνοομένην ὅτι ἡ κατασκευὴ καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου πλοίου παρέξει ἰσοδύναμον προστασίαν κατὰ τῆς φωνάσεως εἰς πετρελαίῳ, λαθροκατένευξ ἢ ὅταν τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἔκτασιν τοῦτο προορίζεται.

- (β) λεπτομέρειαι πάσης τοιαύτης εξαίρεσεως χορηγηθείσης υπό τῆς Διοικήσεως δεόν νά ἐμφαίνωνται ἐπί τοῦ πιστοποιητικοῦ τοῦ ἀναφερομένου ἐν τῷ Κανονισμῷ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Ἡ ἐπιτρέπουσα τήν τοιαύτην εξαίρεσιν Διοίκησις ὀφείλει, τό συντομώτερον δυνατόν, ἀλλ' οὐχί πέραν τῶν ἐνενήκοντα ἡμερῶν μεταγενεστέρως, νά γνωστοποιῇ εἰς τόν Ὄργανισμόν τās λεπτομερείας καί τούς λόγους αὐτῆς, τούς ὁποίους ὁ Ὄργανισμός ὀφείλει νά διανεύμῃ πρὸς τὰ κέρη τῆς Συμβάσεως πρὸς ἐνημέρωσιν αὐτῶν καί πρὸς λήψιν καταλλήλων μέτρων, συντρεχούσης περιπτώσεως.

Κανονισμός 3

Ἴσοδύναμα

(1) Ἡ Διοίκησις δύναται νά ἐπιτρέπη ὅπως τό κλοῖον ἐφοδιάζεται δι' οἰονδήποτε ἐξάρτηματος, ὑλικοῦ, ὄργανου ἢ συσκευῆς διαζευκτικῶς πρὸς ὅ,τι ἀπαιτεῖται ὑπό τοῦ παρόντος Προσαρτήματος ἐφ' ὅσον τό τοιοῦτον ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευή εἶναι τοῦλάχιστον τόσοον ἀποτελεσματικά ὡς τὰ ἀπαιτούμενα ὑπό τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ ἐξουσία αὕτη τῆς Διοικήσεως δεόν νά μή ἐξικνηται μέχρις ὑποκαταστάσεως τῶν μεθόδων ἀσκήσεως τοῦ ἐλέγχου τῆς ἀποδεσμεύσεως πετρελαίου ὡς ἰσοδυνάμων πρὸς ἐκεῖνας τῶν ὁποίων τὰ χαρακτηριστικά σχεδιάσεως καί κατασκευῆς καθορίζονται ὑπό τῶν Κανονισμῶν ἐν τῷ παρόντι Παραρτήματι.

(2) Ἡ Διοίκησις, ἢ ὁποία ἐπιτρέπει οἰονδήποτε ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευῆν διαζευκτικῶς πρὸς τό ὑπό τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπαιτούμενον ὀφείλει νά γνωστοποιῇ τās λεπτομερείας αὐτῶν πρὸς τόν Ὄργανισμόν πρὸς κυκλοφορίαν μεταξὺ τῶν κερῶν, διὰ τήν ἐνημέρωσιν αὐτῶν καί πρὸς λήψιν τῶν καταλλήλων μέτρων, συντρεχούσης περιπτώσεως.

(1) Πάντα εκπέλατο δεξαμενόπλοιο αν έλλειξη χωρητικότητας 150 τόννων καί άνω, καί καί αν έξερσον πλοίο αν έλλειξη χωρητικότητας 400 τόννων καί άνω, άν άνά άντομό αλλεται εις τας κατωτέρω καθοριζόμενας επιθεωρήσεις:

- (α) Αρχική επιθεωρήσις πρην ή υπό πλοίο αν αθήλιν ύπηρεσίαν ή υπό ενάμει του Κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος άπαιτούμενον Πιστοποιητικόν άνδοσθ ήτό πρώτου, ή έόλοα άνον άνά περιλαμβόνη πλήρη επιθεωρήσιν τής δομής, του έξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διαρρυθμίσεων καί του ύλικου εις την έντασιν υπό πλοίο αν καλύπεται υπό του παρόντος Παραρτήματος. Η επιθεωρήσις ταύτη άνον καί είναι ποιοτική ώστε να διασφαλίχη ότι ή δομή, ή εξοπλισμός, καί ή διαρρυθμίσις, αί διαρρυθμίσεις καί το ύλικόν άνταποκρίνονται πλήρως προς τας έςερμοσύμας άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιδικαί επιθεωρήσεις κατό ύστατήματα καθοριζόμενα υπό τής Διοικήσεως, αλλά μή υπερβαίνοντα τήν άνωτα άνη, καί έόλοα άνον καί είναι ποιοτική ώστε να διασφαλίχουν ότι ή δομή, ή εξοπλισμός, καί ή διαρρυθμίσεις καί το ύλικόν άνταποκρίνονται πλήρως προς τας έςερμοσύμας άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. Εν ποίτοις, άνάμει ή άνάμει έσχύος του Πιστοποιητικού άνάμει ή άνάμει τής Διοικήσεως Εμπόσεως (1973) παραταίνεται άν άντομύεται άν τή Κανονισμό 3(3) ή (4) του παρόντος Παραρτήματος, το άνάμει τής περιδικής επιθεωρήσεως άνάμει καί παραταίνεται άνάμει άνάμει.
- (γ) Εν άνάμει άνάμει άνάμει κατό ύστατήματα καθοριζόμενα υπό τής Διοικήσεως, αλλά μή υπερβαίνοντα τήν άνωτα άνη, καί είναι ποιοτική ώστε να διασφαλίχουν

οι οξυπλοιοί και τὸ ^{συνδεδυασμένα} συστήματα ἀντλήσεως καὶ
 διασωληνώσεως, περιλαμβανομένων τῶν συστημάτων ἐπι-
 τήσεως καὶ ἐλέγχου τῆς ἀποδεδειγμένης πετρελαίου,
 τοῦ ἐξοπλισμοῦ διὰ τὸν διαχωρισμὸν μειγμάτων πετρελαίου -
 ὕδατος καὶ τῶν συστημάτων διηθήσεως πετρελαίου, ἀντο-
 ποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις
 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καὶ ὅτι ἐπίστανται ἐν καλῇ
 καταστάσει λειτουργίας. Αἱ τοιαῦται ἐνδιέμενοι ἐπι-
 θεωρήσεις δεόν νὰ ἀπισθογράφωνται ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ
 Διεθνoῦς Γραμμῆως τῆς διὰ Πετρελαίου Σπάνσεως (1973)
 τοῦ ἐκδιδομένου ὑνῶμει τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος
 Παραρτήματος.

- (2) Ἡ Διοίκησις ὀφείλει νὰ καθιερωῖ ἀνάλογα μέτρα διὰ
 πλοῖα μὴ ἀποκείμενα εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ
 παρόντος Κανονισμοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν διασφάλισως τῆς τήσεως
 τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Αἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν
 τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος δεόν νὰ διενεργῶνται
 ὑπὸ ἀξιωματοῦχον τῆς Διοικήσεως. Ἡ Διοίκησις δύναται, ἐν τούτοις,
 νὰ ἀναθέτῃ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπιθεωρήσεων εἴτε εἰς ἐπιθεωρητὰς
 πρὸς τοῦτο ὑποδείκνυομένους εἴτε εἰς ἀνεγνωρισμένους ὑπ' αὐτῆς
 ὀργανισμούς. Ἐν ἐκαστῇ περιπτώσει ἡ ^{ἐνδιαφερομένη} Διοίκησις ἐγγυᾶται πλήρως
 τὴν τελειότητα καὶ ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων.
- (4) Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν οἰσοθήποτε ἐπιθεωρήσεως πλοίου
 ὑνῶμει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οὔδεμία σημαντικὴ μεταβολὴ
 δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τῆς ἐπιθεωρήσεως
 θέματα, ἴτοι, δομὴν, ἐξοπλισμὸν, ἐξαρτήματα, διαρρυθμίσεις ἢ ὑλι-
 κόν, ὅθεν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως, ἐξαιρέσει τῆς ἀπ' αὐτῆς
 ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ ἐξοπλισμοῦ ἢ τῶν ἐξαρτημάτων.

Διοικήσεως, θα έχη δε την αυτήν ισχύν και θα τυγχάνη της αυτής αναγνωρίσεως ως και το Πιστοποιητικόν τό έκδιδομένον δυνάμει του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ούδέν Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της διά Πετρελαίου Ρυθάνσεως (1973) θέλει έκδίδεται εἰς κλοῖον τό ὅποσον δικαιούται νά φέρη τήν σημαίαν Κράτους μή Κέρους.

Κανονισμός 7

Τύπος Πιστοποιητικοῦ

Τό Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της διά Πετρελαίου Ρυθάνσεως (1973) θα συντάσσεται εἰς τήν ἐπίσημον γλώσσαν της χώρας έκδόσεως, ἐπί ἐντύπου ἀνταποκρινομένου πρός τό παρεχόμενον ἐν Προσαρτήματι II του παρόντος Παραρτήματος πρότυπον. Ἐάν ἡ χρησιμοποιουμένη γλώσσα δέν εἶναι οὔτε ἡ Ἀγγλική οὔτε ἡ Γαλλική, τό κείμενον δέον νά περιέχη μεταφράσιν εἰς μίαν τῶν ὡς ἄνω γλωσσῶν.

Κανονισμός 8

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ

(1) Τό Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της διά Πετρελαίου Ρυθάνσεως (1973) έκδίδεται διά περίοδον καθοριζομένην ὑπό της Διοικήσεως, ἡ ὅποια δέον νά μή ὑπερβαίνη τά κέντε ἔτη ἀπό της ἡμερομηνίας της έκδόσεως, κλήν ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφοις (2), (3) καί (4) του παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἐάν κατά τόν χρόνον λήξεως του Πιστοποιητικοῦ τό κλοῖον δέν εὑρίσκεται εἰς λιμένα ἢ ἀγκυροβόλιον εἰς ἀπόστασιν ἐκ της ἀκτῆς ἐντός της δικαιοδοσίας του Κέρους της Συμβάσεως του ὅποιου τήν σημαίαν δικαιούται νά φέρη τό κλοῖον, ἡ ἰσχύς του Πιστοποιητικοῦ δύναται νά παρατείνεται ὑπό της Διοικήσεως, ἀλλ' ἡ τοιαύτη παράτασις θα χορηγῆται μόνον πρός τόν σκοπόν ὅπως ἐπιτρέψη εἰς τό κλοῖον τήν συμπλήρωσιν του κλοῦ του πρός τό

Κράτος τοῦ ὁποίου τὴν σημαίαν δικαιούται νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ ὁποῖον πρόκειται τοῦτο νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ ἐπὶ πλοῖον μόνον εἰς περιπτώσεις ὅπου φαίνεται πρέπον καὶ εὐλογον νὰ πράξῃ αὐτῷ.

(3) Οὐδενός Πιστοποιητικοῦ ἢ Ἰσχύος εἶς παρεπιμένει οὕτω διὰ περίεσον μεγαλύτερον τῶν πέντε μηνῶν, τὸ δὲ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον χορηγεῖται τοιοῦτη παράταξις δὲν δικαιούται βάσει τῆς ταιαύτης παρατάξεως, ὅσα τῇ ἀφίξει εἰς τὸ Κράτος τοῦ ὁποίου τὴν σημαίαν δικαιούται νὰ φέρῃ ἢ εἰς τὸν λιμένα εἰς τὸν ὁποῖον ταῦτο πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ, νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἢ τὸ Κράτος ὅπου ἐξαφαιρέσῃ νέου Πιστοποιητικοῦ.

(4) Πιστοποιητικὸν τοῦ ὁποίου ἢ Ἰσχύος δὲν παρετάθη ἀνέμει τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νὰ παρασθῇ ὑπὸ τῆς Διοικήσεως διὰ χρησιμοποίησιν περίεσον μέχρις ἑνὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς σημαυμένης ἐπ' αὐτοῦ ἡμερομηνίας λήξεως.

(5) Τὸ Πιστοποιητικὸν εἶς αὐτὴ ἰσχύον εἰάν ἔχουν λάβει χώραν ἔνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως σημαντικαὶ τροποποιήσεαι εἰς τὴν δομήν, ἐξοπλισμὸν, ἐξαρτήματα, διαρρυθμίσεις, ἢ εἰς τὸ ἀπαιτούμενον ὑλικόν, ἐξαιρέσει τῆς ἀπ' αὐτέας ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ ἐξοπλισμοῦ ἢ τῶν ἐξαρτημάτων, ἢ εἰάν ὅν ἀνεργάζονται ἐνδυνάμει ἐπιθεωρήσεις ὡς καθορίζεται ὑπὸ τῆς Διοικήσεως ἀνέμει τοῦ Κανονισμοῦ 4(1)(γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(6) Τὸ εἰς πλοῖον ἐκδιδόμενον Πιστοποιητικὸν εἶς αὐτὴ ἰσχύον ὅσα τῇ μεταγραφῇ τοῦ ἐν λόγῳ πλοῖου ὑπὸ τὴν σημαίαν ἑτέρου Κράτους, εἰσὸς ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῳ (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Ὅσα τῇ μεταγραφῇ πλοῖου πινὰς ὑπὸ τὴν σημαίαν ἑτέρου Κράτους, τὸ Πιστοποιητικὸν εἶς παραμένῃ ἐν ἰσχύϊ διὰ περίεσον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μηνὰς κοσμημένου ὅτι τοῦτο δὲν εἶς ἔλθῃ ἀπὸ τοῦ πλοῖου τῆς ἐν λόγῳ περιόδου, ἢ μέχρις ἔτου ἢ Διοικήσεως ἐπιθέσει Πιστοποιητικὸν τῆς ἐνδυνάμει καταστάναι ταῦτα, εἰσὸς εἰσὸς τοῦτων ἡβελαν εἰσὸς εἰσὸς πρότερον. Τὸ κοσμηώμενον

δυνατόν μετά τήν διενέργειαν τῆς μεταγραφῆς ἡ Κυβέρνησις τοῦ Κέρους, τοῦ ὁποῦν τήν σημαίαν ἐδικαιούτο προηγουμένως νά φέρῃ τό πλοῖον, φρεῖται νά διαβιβάζῃ πρός τήν Διοίκησιν ἕν ἀντίγραφον τοῦ ἱστοποιήτικου τό ὁποῖον ἔφερε τό πλοῖον πρό τῆς μεταγραφῆς καί, ἐάν εἶναι ἐπιτικτόν, ἕν ἀντίγραφον τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ - ΑΓΑΙΤΗΣΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟΝ ΤΗΣ
 ΨΥΧΑΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΗΣ ΕΚ ΤΗΣ
 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Κανονισμός 9

Ἐλεγχος Ἀποδεσμεύσεως Πετρελαίου

(1) Ἐπιφυλασσομένων τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν 10 καί 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, πᾶσα ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδεσμευσις πετρελαίου ἢ πετρελαϊκῶν μειγμάτων ἐκ πλοίων, ἐπί τῶν ὁποίων τυγχάνει ἐφαρμογῆς τό παρὸν Παράρτημα, δεόν νά ἀπαγορεύεται ἐντός ἐάν πληρῶνται ὅπαντες οἱ ἀκόλουθοι ὅροι:-

- (α) ἐκ πετρελαιοδεξαμενοπλοίου, ἐντός ὡς προβλέπεται ἐν ὑποπαραγράφῳ (β) τῆς παρούσης παραγράφου:
- (i) τό δεξαμενόπλοιο νά μή εὑρίσκηται ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς·
 - (ii) τό δεξαμενόπλοιο νά εὑρίσκηται εἰς ἀπόστασιν πλέον τῶν 50 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς·
 - (iii) τό δεξαμενόπλοιο νά εὑρίσκηται ἐν πορείᾳ·
 - (iv) τό εἰς δεξαμένην στιγμὴν ποσοστὸν ἀποδεσμεύσεως πετρελαϊκοῦ περιεχομένου νά μή ὑπερβαίῃ τὸ 60 λίτρον ἀπὸ ναυτικόν μίλιον·
 - (v) ἡ ἰσχυρὰ ποσότης τοῦ ἀποδεσμευομένου πετρελαίου ἐντός τῆς θαλάσσης νά μή ὑπερβαίῃ ἐν σχέσει πρὸς ἀριστάμενα

δεξαμενόπλοια, τὸ 1/15,000 τῆς ὀλικῆς ποσότητος τοῦ συγκεκριμένου φορτίου τοῦ ἑπομένου ἔποτελεῖ μέρος τὸ ὑπόλοιμμα, ἐν σχέσει δὲ πρὸς νέα δεξαμενόπλοια τὸ 1/30,000 τῆς ὀλικῆς ποσότητος τοῦ συγκεκριμένου φορτίου τοῦ ἑπομένου ἔποτελεῖ μέρος τὸ ὑπόλοιμμα· καὶ

- (vi) τὸ δεξαμενόπλοιο νὰ διατηρῆ ἐν λειτουργίᾳ, ἐκτός ὡς προβλέπεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 15(3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, σύστημα ἐπιτηρήσεως καὶ ἐλέγχου ἀποδεσμεύσεως πετρελαίου ὡς καὶ διαρρυθμίσειν ἰζημτοσυλλέκτης δεξαμενῆς ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος.

Παραρτήματος·

- (β) ἐκ πλοίου ὀλικῆς χωρητικότητας 400 τόννων καὶ ἔνω ἑτέρου ἢ πετρελαιοδεξαμενοπλοίου, ὡς καὶ ἐκ τῶν ὑδροσυλλεκτῶν μηχανοστασίου, πλὴν τῶν τοιούτων τοῦ ἀντλιοστασίου φορτίου πετρελαιοδεξαμενοπλοίου τινος, ἐκτός ἐὰν εἶναι ἀνάμικτος μεθ' ὑπολειμμάτων φορτίου πετρελαίου:

(i) τὸ πλοιοῦ νὰ μὴ εὐρίσκεται ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς·

(ii) τὸ πλοιοῦ νὰ εὐρίσκεται εἰς ἀπόστασιν πλέον τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστέρως ἑπεί·

(iii) τὸ πλοιοῦ νὰ εὐρίσκεται ἐν περὶ·

(iv) ἢ εἰς περὶ περιεκτικότητος τῆς ἐκροῆς νὰ εἶναι ὀλιγωτέρα τῶν 100 μερῶν ἐνὰ ἑκατομμύριον· καὶ

(v) τὸ πλοιοῦ νὰ διατηρῆ ἐν λειτουργίᾳ σύστημα ἐπιτηρήσεως καὶ ἐλέγχου ἀποδεσμεύσεως πετρελαίου, ἐξοπλισμὸν διὰ διαχωρισμὸν μαιγμάτων πετρελαίου-ὑδάτος, σύστημα διηθήσεως πετρελαίου ἢ ἑτέραν ἀγκυρώσεων ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 16 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

- (γ) ἐν τῇ περιπτώσει πλοίου ὀλικῆς χωρητικότητας ὀλιγωτέρας τῶν 400 τόννων ἑτέρου ἢ πετρελαιοδεξαμενοπλοίου καὶ κατ' ἄν χρόνον

τοῦτο εἰρίσκεται ἐπὶ τῆς εἰδικῆς περιοχῆς, ἢ διαίτησις εἶναι
 νῦν διασφαλίτη ὅτι τοῦτο εἶναι ἐξωπλισμένον, εἰς τὴν ἔκτασιν εἶναι
 πρακτικὸν καὶ εὐλόγον, διὰ συσκευῶν ἐξωσφαιζουσῶν τὴν ἀποθήκυσιν
 τῶν ἀπολειψμάτων πετρελαίου ἐπὶ τοῦ κλοῦν καὶ τὴν ἐκκένωσιν
 τούτων εἰς ἐγκαταστάσεις ἀποδοχῆς ἢ ἐντὸς τῆς θαλάσσης συμφοῶν
 πρὸς τὴν ἀποθήκυσιν τῆς παραγράφου 1(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) ὅσοιδήποτε ἐπισημαίνονται ὁρατὰ ἔλαια πετρελαίου ἐπὶ
 ἢ κάτωθι τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος πολὺ πλησίον κλοῦν τινος
 ἢ τοῦ ὀλοῦ αὐτοῦ, αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς Συμβάσεως δεξιού,
 καὶ ἢν ἔκτασιν αὐταὶ εὐλόγως εὐνοῦνται νὰ πράξουν οὕτω, τοχέως
 νὰ διερευνῶν τὰ γεγονότα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὸ κήτημα κατὰ πόσον
 ἀπῆρθε παράβασις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ τοῦ Κο-
 νοτισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ διερεύνησις δεῖν νὰ
 περιλαμβάνῃ εἰδικῶς τὴν συνθήκας ἀνέμου καὶ θαλάσσης, τὰ ἔλαια
 καὶ ταχύτητα τοῦ κλοῦν, ἐτέρως πιθανὰς πηγὰς τῶν ὁρατῶν ἔλαιων
 εἰς τὴν περίεξ περιοχὴν, ὡς καὶ εἰσθήσαστε συναρτῆ βεβαίως καταγρά-
 φῆς ἀποδοχῆς πετρελαίου.

(4) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ
 δεῖν εἶναι τυγχάνουσι ἐφαρμογῆς ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχὴν καθαροῦ ἢ
 διακαχορισμένου ἔλαιου. Αἱ διατάξεις τῆς ἀποπαραγράφου (1)(β)
 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δεῖν εἶναι τυγχάνουσι ἐφαρμογῆς ὡς πρὸς τὴν
 ἀποδοχὴν πετρελαίου μείγματος τὸ ὅσον ἔχει ἐπιπέδου εἶναι
 περιεκτικότητα πετρελαίου νὰ διαβραίνουσαν πρὸς 15 μέρη ἐνὸς
 ἀποτομῆτον.

(5) ὅσοιδήποτε ἀποδοχῆς ἐντὸς τῆς θαλάσσης εἶναι περιεχόμενα
 κημικῶς ἢ ἐτέρας εἴσεως εἰς ποσότητες ἢ ποικιλίας αἱ ὁποῖαι
 εἶναι ἐπιπλέον εἰς τὸ θαλάσσιον κατεργάλλον ἢ κημικῶς ἢ ἐτέρας
 εἴσεως εἰσφερόμενος πρὸς τὴν σκοπὸν καταστρατηγίσεως τῶν ἐν τῇ
 παρόντι Κανονισμῷ καθοριζόμενων ὀρων ἀποδοχῆς.

(6) Τὰ ὑπολείμματα περὶ αὐτοῦ τῶ ὅμοιου δὲν εὐνοῦνται νὰ ἀποθεωμάσονται ἐντὸς θαλάσσης συμπίπτει τὰς παραγράφους (1), (2) καὶ (4) τοῦ παρόντος Κανονικοῦ δέον νὰ ἀναγραφῶνται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ νὰ ἐκμανῶνται εἰς ἐγκυκλοπαιδικὰ ὑποδοχῆς.

Κανονισμὸς 10

Πέθεσθαι διὰ τὴν Εὐρώπην τῆς διὰ Πετραλοῦ Εὐρώπαικος ὑπὸ Πλοίων κατ' ἄν-χρῆνον λειτουργοῦν εἰς Εἰδικὰς Περιοχάς.

(1) Διὰ τὰς σκοποὺς τοῦ παρόντος Πάραρτίματος, τὰς εἰδικὰς περιοχὰς ἀποτελοῦν ἡ περιοχή τῆς Μεσογείου Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Ἐρυθρῆς Θαλάσσης καὶ ἡ περιοχή τῶν Ἠθάλπων, αἱ ὅσαι καθορίζονται ὡς ἀκολούθως:—

(α) Ἡ περιοχή τῆς Μεσογείου Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Μεσογείον θάλασσαν, περιλαμβανομένων τῶν ἐντὸς αὐτῆς κόλπων καὶ θαλασσῶν, τὴν ὀριοθετουμένην πρὸς βορρᾶν μετὰ τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὑπὸ τοῦ 44° Β παραλλήλου καὶ πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῶν Σπενῶν/Τιβραλτῶν ἐπὶ τοῦ μεσημβριοῦ τοῦ 5° 36' Δ.

(β) Ἡ περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Βαλτικὴν θάλασσαν μετὰ τοῦ Ἠθάλπου τῆς Βοθνίας, τοῦ Ἠθάλπου τῆς Αἰλλανδίας καὶ τῆς εἰσόδου τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης ὀριοθετουμένης ὑπὸ τοῦ παραλλήλου τοῦ Skaw εἰς τὸ Skagerak εἰς 57° 44.8' Β.

(γ) Ἡ περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Μαύρην θάλασσαν τὴν ὀριοθετουμένην μετὰ τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὑπὸ τοῦ 41° Β παραλλήλου.

(δ) Ἡ περιοχή τῆς Ἐρυθρῆς Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Ἐρυθρὰν θάλασσαν, περιλαμβανομένων τῶν κόλπων τοῦ Ζουῆς καὶ τῆς Ἰνδίας, τὴν ὀριοθετουμένην πρὸς νότον.

ὅτι τῆς λοξοδρομικῆς γραμμῆς μεταξύ Ras el Ane ($12^{\circ} 2.5' \text{B}$, $43^{\circ} 19.6' \text{A}$) καὶ Hasn Karad ($12^{\circ} 43.4' \text{B}$, $43^{\circ} 30.2' \text{A}$).

- (α) Ἡ περιοχὴ τῶν ἰσχυρῶν σημαίνει τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τὴν εὐρισκόμενὴν βορειοδυτικῶς τῆς λοξοδρομικῆς γραμμῆς μεταξύ Ras el Haad ($22^{\circ} 30' \text{B}$, $59^{\circ} 48' \text{A}$) καὶ Ras Al Fastea ($25^{\circ} 04' \text{B}$, $61^{\circ} 25' \text{A}$).
- (2) (α) Ἐπιφυλασσομένῃ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πᾶσα ἀποδόμεναις πετρελαίου ἢ πετρελαϊκοῦ μείγματος ἐντός τῆς θαλάσσης ἐξ οἰουδήποτε πετρελαιοδεξαμενοπλοίου καὶ ἐξ οἰουδήποτε πλοίου ὀλικῆς χωρητικότητος 400 τόννων καὶ ἄνω ἑτέρου ἢ πετρελαιοδεξαμενοπλοίου εἰς ἀπογορεύεται, ἐφ' ὅσον χρόνον τοῦτο εὐρίσκεται ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς.
- (β) Τὰ πλοία ταῦτα ἐφ' ὅσον χρόνον εὐρίσκονται ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς δεῖλου νὰ συγκρατοῦν ἐπ' αὐτῶν ὀλόκληρον τὸ Ἴζημα πετρελαίου καὶ τὸ καυμὲνον μηχανέλαιον, τὸ ἀκάθαρτον ἔρμα καὶ τὰ ὕδατα καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν, νὰ ἔκκενθον δὲ ταῦτα μόνον εἰς ἐγκριστάσεις ὑποδοχῆς.
- (3) (α) Ἐπιφυλασσομένῃ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πᾶσα ἀποδόμεναις πετρελαίου ἢ πετρελαϊκοῦ μείγματος ἐντός τῆς θαλάσσης ἐκ πλοίου ὀλικῆς χωρητικότητος ὀλιγωτέρας τῶν 400 τόννων, ἑτέρου ἢ πετρελαιοδεξαμενοπλοίου, εἰς ἀπογορεύεται ἐφ' ὅσον χρόνον τοῦτο εὐρίσκεται ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς, ἐκτός ἐάν ἢ εἰς πετρελαίον περιεκτικότητος τῆς ἐκροῆς ἄνευ ἀραιώσεως δὲν ὑπερβαίῃ τὰ 15 μέρη ἐνὰ ἑκατομμύριον ἢ διαχειριστικῶς ἐάν πληρῶνται ἅπαντες οἱ ἀκόλουθοι ὅροι:
- (1) τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πορείᾳ·
- (2) ἢ εἰς πετρελαίον περιεκτικότητος τῆς ἐκροῆς εἶναι ὀλιγωτέρα τῶν 100 μερῶν ἐνὰ ἑκατομμύριον· καὶ

- (iii) Η αποδόσεως πραγματοποιείται όσον πό δυνατόν μακρόν της θηρίας, άλλ'έν ούδαμιά περιπτώσει ολιγώ-
~~τερον των 12 καπιτικών μελών εν της πληροσευτέρας~~
θηρίας.
- (β) Ούδαμία αποδόσεως έντός της θαλάσσης τά περιέχη
χημικός ή έπείρας ούδας εις ποσότητας ή πυκνότητας
αί όποιαί είναι έπικίνδυνα διά τό θαλάσσιον περιβάλλον
ή χημικός/έπείρας ούδας εισαγομένας πρός τόν οκεανόν
καταστρατηγήσεως τών έν τή παρόντι Κοινωνική καθοριζομέ-
νων όριων αποδοσευτέρας.
- (γ) Τά υπολείμματα πετρελαίου τά όποια μέν δύνανται να απο-
δοσευθύνται έντός της θαλάσσης συμφώνως τή υποπαράγραφο
(α) της παρούσης παραγράφου μέν να συγκεντρώνται επί
του πλοίου ή να έκκενώνται εις εγκεκριμένους αποδοχής.
- (4) Αί διατάξεις του παρόντος Κοινωνικού όέν τυγχάνουν
έφαρμογής ως πρός τήν αποδόσεως καθορού ή διακεχωρισμένου
έριματος.
- (5) Ούέν πών έν τή παρόντι Κοινωνική θέλει κωλύει πλοϊον
τι έκτελούν πλοϊον του όποιου μέρος μένον περιλαμβάνεται εις ειδι-
κήν περιοχήν από του να αποδοσευθή έντός της ειδικής περιοχής
συμφώνως τή Κοινωνική 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (6) Όποτεδήποτε έπιστημαίνονται άρτιύ έχνη πετρελαίου επί
ή κάτω τής έπιφανείας του ύδατος πολύ πληρόν πλοϊου τινος
ή του όποιου πλοϊου, αϊ Κυβερνήσεις των χωρών της θαλάσσης όρει-
λουν, καί ήν έκτασιν αΐσαι ειλόγως δύνανται να πράξουν ούτω,
ταχείως να διαρευνώσιν τά γεγονότα τό σχετιζόμενα προς τό ήρώτημα
κατά πόσον ή ήρθε παράβασις τών διατάξεων του παρόντος Κοινωνικού
ή του Κοινωνικού 9 του παρόντος Παραρτήματος. Αϊ Κυβερνήσεις
όθεν να περιλαβήσιν ειδικής τάς συνθήκας άγίου και θαλάσσης,

τέλεια και ταχύτητα του πλοίου, έτέρως πιθανός πηγή των όρατων όγκων είνε τήν περίε κατασκευή, ός και οτόδήποτε συναφή βιβλία καταγράφει έποδοσεμέως πετρελαίου.

(7) Έγκαταστάσεις ύποδοχής έντός είδικών περιοχών:

(α) Περιοχή Μεσογείου, Μαύρης και Βαλτικής θαλάσσης:

(i) Έ Κυβέρνησις έκάστου κέρους τής Συμβόσεως, ει έκείνι τοῦ όμοίου συνορεύουν πρός είσνήποτε των ός άνω είδικών περιοχών, άναλαμβάνει νά διασφαλίση ότι ούχι άργότερον τής 1ης Ιανουαρίου 1977 άπαντες οι σταθμοί φορτίσεως πετρελαίου και οι λιμένες έπισκευών έντός τής είδικής περιοχής θά είναι έφοδισμένοι ει έπαρκών έγκαταστάσεων διά τήν ύποδοχήν και διευθέτησιν ολοκλήρου τοῦ άναθάρτου έρματος και των υδόντων καίπριονοῦ των δεξαμενών των πετρελαιοδεξαμενοπλοίων. Έπί πλέον άπαντες οι λιμένες έντός τής είδικής περιοχής θέον νά έφοδιασθούν ει έπαρκών έγκαταστάσεων ύποδοχής έτέρων ύπολειμμάτων ή πετρελαϊκών μειγμάτων έκ πάντων των πλοίων. Αί τοιαύται έγκαταστάσεις θέον νά έχουν έπαρκή ικανότητα πρός κάλυψιν των άναγκών των χρησιμοποιούντων αύτός πλοίων άνευ προκλήσεως άδικαιολογήτου καθυστερήσεως.

(ii) Έ Κυβέρνησις έκάστου κέρους έχοντας υπό τήν δικαιοδοσίαν αύτου είσόδους εις θαλασοίους διατρέμους μικροῦ τόπουθς βάθους, οι όμοιοι δυνατόν νά καθιστοῦν άναγκαίαν τήν καύσιν τοῦ θοδίσματος διά τής έποδοσεμέως έρματος, άναλαμβάνει νά διασφαλίση τήν παροχήν των έν ύποπαραγράφη (α)(i) τής παρούσης παραγράφου άνατερομένων έγκαταστάσεων διά τήν τήν έπιείκειαν ήτι πλοία παρά των όμοίων ήτι κατέτοι ή άποδοσεμέως άποδέρμα ή άναθάρτου

έργαστος εἰς κέρνοντο νά ἀποδείκνυνται εἰς τινε
καθυστέρησιν.

(iii) Διαρκείας τῆς περιόδου μεταξύ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος
τῆς παρούσης Συμβάσεως (ἐφ' ἧσον πασηγηθῆ τῆς 1ης
Ἰανουαρίου 1977) καί τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1977, πλοῖα
ἐφ' ἧσον χρόνον ναυσιπλοοῦν ἀντὶς τῶν εἰδικῶν περιοχῶν
ἀφείλουσιν νά τηροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9
τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις, αἱ Κυβερνή-
σεις τῶν ἑρῶν αἱ ὀφθαί τῶν ὁποίων συμφέρουν πρὸς
οἰονομικῶς τῶν εἰδικῶν περιοχῶν δύναται τῆς παρούσης
ὑποπαραγράφου εὐάναται νά καθορίσουν ἡμερομηνίαν
ἐμφωρίτερον τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1977, εἰκό μετὰ τῆν
ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως,
ἀπό τῆς ὁποίας αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ
ἐν ὀχεσεὶ πρὸς τὰς συγκεκριμένους εἰδικὰς περιοχὰς
εἰς τὰς οὗσιν ἐν ἐφαρμογῇ -

(1) ἐφ' ἧσον ἄρασαι αἱ ἀπαιτούμεναι ἐγκαταστάσεις
ἀπαιτοῦσιν εἰς ἔχουν παρασχεθῆ μέχρι τῆς οὕτω
καθορισθείσης ἡμερομηνίας· καί

(2) κευμένου ὅτι τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη γνωστο-
ποιεῖσιν πρὸς τὸν Ὀργανισμόν τοῦλάχιστον ἑξ
μῆνας προηγουμένως τὴν οὕτω καθορισθεῖσαν ἡμερο-
μηνίαν, πρὸς κοινοποίησιν εἰς τὰ ἕτερα μέρη.

(iv) Μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1977, ἢ μετὰ τὴν συμφώνως
τῆ ὑποπαραγράφου (iii) τῆς παρούσης παραγράφου
καθορισθεῖσαν ἡμερομηνίαν οὗσαν ἐμφωρίτερον, ἕκαστον
μέρος ὀφείλει νά γνωστοποιῇ πρὸς τὸν Ὀργανισμόν,
πρὸς ἀκριβῆσιν εἰς τὰς ἐνδιαφερομένους Συμβαλλομένας
Κυβερνήσεις, πῶσος τὰς περιπτώσεις εἰς τὰς ὁποίας
αἱ ἐγκαταστάσεις προϋπάρχουσι ἢς ἀπαιτοῦσιν.

(v) Περιεχὸς τῆς Ἐπιτροπῆς Συνάσεως καί περιοχῆ τῶν ἑρῶν:

(1) Ἡ Κυβερνήσεις ἐκαστοῦ μέρους εἰς ἀνταπόδ ὀποῦ

συνορεύουν προς τὰς εἰδικὰς περιοχὰς ἀναλαμβάνει νὰ διασφαλίσῃ ὅτι τὸ συντομώτερον δυνατὸν ἔσονται οἱ σταθμοὶ φορτώσεως πετρελαίου καὶ οἱ λιμένες ἐπισκευῶν ἐντὸς τῶν ὡς ἄνω εἰδικῶν περιοχῶν εἶναι ἐφοδιασμένοι δι' ἐπαρκῆν ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν ὑποδοχὴν καὶ διευθέτησιν ἀλοκλήρου τοῦ ἀκαθάρτου ἔρματος καὶ τῶν υἰδῶν καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν τῶν διεξαγωγολοίων. Ἐὰν πλέον ἔσονται οἱ λιμένες ἐντὸς τῆς εἰδικῆς περιοχῆς ὅσον νὰ ἐφοδιασθοῦν δι' ἐπαρκῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς ἑτέρων ὑπολειμμάτων καὶ πετρελαϊκῶν μειγμάτων ἐκ πάντων τῶν πλοίων. Αἱ παραῦται ἐγκαταστάσεις ὅσον νὰ ἔχουν ἐπαρκῆ ἰκανότητα πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν χρησιμοποιοῦντων αὐτὰς πλοίων ἄνευ προκλήσεως ἐδικαιολογήτου καθυστέρησεως.

- (ii) Ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου πλοίου ἔχοντος ὑπὸ τὴν ἐπιμελοσίαν αὐτοῦ εἰσόδους εἰς θαλασσίους διαδρόμους μικροῦ ἰσοῦστος βάρους, οἱ ὅποιοι δυνατὸν νὰ καίεσθαι ἀναγκαίαν τὴν μείωσιν τοῦ βυθίσματος διὰ τῆς ἀποδεμεύσεως ἔρματος, εἰ ἀναλαμβάνη νὰ διασφαλίσῃ τὴν παροχὴν τῶν ἐν ὑποκαταστάσει (β)(i) τῆς παρούσης παραγράφου ἀναφερομένων ἐγκαταστάσεων εἰς ὑπό τὴν ἐπιμελοσίαν ἢ πλοῦ παρὰ τῶν ἄλλων ἀπαιτεῖται ἢ ἀποδέμενσις ἑσπέρων ἢ ἀκαθάρτου ἔρματος εἰς ἠδύναντο νὰ ὑπεβάλλωνται εἰς τινα καθυστέρησιν.

- (iii) Ἐκάστον ἀνδιοργανωμένον ἔτος δεῖται νὰ γνωστοποιήσῃ πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν τὰ συμφέροντα ταῖς διατάξεις τῆς ὑποκαταστάσεως (β) (i) καὶ (ii) τῆς παρούσης παραγράφου λαμβάνοντα μέτρα. Ἐὰν τῆ λήξει ἐπαρκῶν γνωστοποιήσεων ὁ Ὀργανισμὸς εἰς καθέστη ἡμερομηνίαν τινα ἐπὶ τῆς ἑσπέρης εἰς παρῶν ἐν ἐφαρμογῇ αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Πονοτικῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν

συγκριτική των υπηρεσιών. Το οργανωτικό έργο έχει να
γίνεται από ^{πρός} γνώσεις της Διεύθυνσης και της ημερομηνίας ούτως καθορισθείσαν
ημερομηνία τουλάχιστον δύο (2) μήνες από της ημερο-
μηνίας κατάθεσης.

(iv) Διαρκείας της λειτουργίας μεταξύ της έναρξης της λειτουργίας
της παρούσης Διεύθυνσης και της ούτως καθορισθείσης
ημερομηνίας, ακόμα εφόσον πρόκειται να αναμειχθούν με τις άλλες
σε ιδιική υπηρεσία ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος.

(v) Μετά την προαύτη ημερομηνία, τα υπαλλήλοι που έχουν
πλοκα με ποσοτά προπληρών με τις λιγότερες εντός των πέντε ετών
σε άλλων υπηρεσιών ή άλλα εφόσον καθορίζονται με βάση προαύτη
έγκριση της Διεύθυνσης ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
της Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος. Εάν προκύψει,
καταρτιοδότηση ή άλλα υπαλλήλοι με εσωτερική με τις πέντε ετών
σε άλλων υπηρεσιών ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος. Εάν προκύψει,
καταρτιοδότηση ή άλλα υπαλλήλοι με εσωτερική με τις πέντε ετών
σε άλλων υπηρεσιών ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος.

(vi) Μετά την ημερομηνία κατά την οποία τίθενται εν έ-
κταξη και εσωτερική με τις πέντε ετών υπηρεσιών ή άλλου
υπό τηρουμένης της εσωτερικής του Διευνησμού 39 του παρόντος
Παραρτήματος, εφόσον πρόκειται να αναμειχθούν με τις άλλες
σε ιδιική υπηρεσία ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος.

(vii) Τολάχιστον και εφόσον πρόκειται να αναμειχθούν με τις άλλες
σε ιδιική υπηρεσία ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος. Εάν προκύψει,
καταρτιοδότηση ή άλλα υπαλλήλοι με εσωτερική με τις πέντε ετών
σε άλλων υπηρεσιών ή άλλου υπό τηρουμένης της εσωτερικής
του Διευνησμού 39 του παρόντος Παραρτήματος.

1925

Κανονισμός 11

Ίξαιρέσεις

Οί Κανονισμοί 9 καί 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν τυγχάνουν ἐφαρμογῆς ὡς πρός-

- (α) τήν ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσιν πετρελαίου ἢ πετρελαϊκοῦ μείγματος ἥτις καθίσταται ἀναγκαία πρός τόν σκοπόν ἐξασφαλίσεως τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ἢ διασώσεως ζωῆς ἐν θαλάσῃ ἢ
- (β) τήν ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσιν πετρελαίου ἢ πετρελαϊκοῦ μείγματος συνεπεῖς βλάβης εἰς πλοῖον ἢ τόν ἐξοπλισμόν τούτου -
 - (1) νοουμένου ὅτι ἐλήφθησαν ἅπαντες αἱ εὐλογοί προφυλάξεις μετὰ τήν ἐπιουμβῆσαν βλάβην ἢ τήν ἀνακαλύψιν τῆς ἀποδεσμεύσεως πρός τόν σκοπόν παρεμποδίσεως ἢ περιορισμοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἀποδεσμεύσεως· καί
 - (11) ἐκτός ἐάν ὁ ἰδιοκτήτης ἢ ὁ Πλοίαρχος ἀνήγγησαν εἴτε μετὰ προθέσεως προκλήσεως βλάβης, εἴτε ἄμελῶς καί ἐν γνώσει ὅτι πιθανῶς θά ἐπύρρατο βλάβη ἢ
- (γ) τήν ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσιν εὐδαίμων περιεχοουσῶν πετρελαίων, ἐγκρινομένων ὑπό τῆς Διοικήσεως, ὡς ἰσχυρῶς χρησιμοποιεῖσθαι πρός τόν σκοπόν καταπολεμήσεως εἰδικῶν περιπτώσεων βυθίσσεως πρός περιορισμόν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ζημίας ἐκ τῆς βυθίσσεως. Ἡδὲα τοιαύτη ἀποδέσμευσις θά ὑπόκειται εἰς τήν ἐγκρίσιν οἰκουμενικῆς Κυβερνήσεως ἐν τῇ δικαιολογίᾳ τῆς ὁποίας προβλέπεται ὅτι θά λάβῃ χώραν ἢ ἀποδέσμευσις.

Κανονισμός 12

Ἐγκαταστάσεις Ὑποδοχῆς

- (1) Ἐπιφυλασσόμενον τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ Κυβέρνησις ἐπιδέσσει ἕνα ἢ ἀριθμὸν ἐπιφυλακτικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς σταθμοὺς φορτίσεως πετρελαίου, λιμένων ἐπιφανῶν,

(στ) ἄπαντας τοὺς λιμένας φορτώσεως χύδην φορτίου ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὑπολείμματα πετρελαίου ἐκ πλοίων μεικτοῦ φορτίου, , τὰ ὅποια δὲν δύνανται νὰ ἀποδομεύωνται συμφώνως τῷ Κανονισμῷ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ἡ ἱκανότης τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς δέον νὰ εἶναι ὡς ἀκολούθως:-

- (α) Οἱ σταθμοὶ φορτώσεως ἀργοῦ πετρελαίου δέον νὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς διὰ νὰ δέχωνται τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ πετρελαϊκὰ μείγματα, ἅτινα δὲν δύνανται νὰ ἀποδομεύωνται συμφώνως ταῖς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1)(α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐκ πάντων τῶν πετρελαιοδεξαμενοπλοίων τῶν ἐκτελούντων πλόας ὡς καθορίζεται ἐν παραγράφῳ (2)(α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (β) Οἱ ἐν παραγράφῳ (2)(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναφερθέντες λιμένες καὶ σταθμοὶ φορτώσεως δέον νὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς διὰ νὰ δέχωνται πετρέλαιον καὶ πετρελαϊκὰ μείγματα, ἅτινα δὲν δύνανται νὰ ἀποδομεύωνται συμφώνως ταῖς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1)(α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐκ πάντων τῶν πετρελαιοδεξαμενοπλοίων τὰ ὅποια φορτώνουν πετρέλαιον ἕτερον ἢ ἀργὸν τοιοῦτον ὑπὸ μορφήν χύδην φορτίου.
- (γ) Ἄπαντες οἱ λιμένες οἱ διαθέτοντες ναυπηγεῖα ἐπισκευῶν ἢ ἐγκαταστάσεις καθαρισμοῦ δεξαμενῶν, δέον νὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς διὰ νὰ δέχωνται ἄπαντα τὰ ἐναπομένοντα ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπολείμματα καὶ πετρελαϊκὰ μείγματα πρὸς ἀποχέτευσιν ἐξ αὐτῶν πρὶν ἢ ταῦτα εἰσελθοῦν εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα ἢ τὰς ἐγκαταστάσεις.
- (δ) Ἄπασαι αἱ δυνάμει τῆς παραγράφου (2)(δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ παρέχόμεναι ἐγκαταστάσεις εἰς λιμένας καὶ

σταθμούς δέον να είναι έπαρκώς εξοπλισμένοι, δέον τα
τά συστήματα να υπολείμματα συμφώνως τῆ Πανοντισμῆ 17
τοῦ παρόντος Πάρροτιήματος ἐν πᾶσιν τῶν πλοίων εἶναι
εὐλόγως εὐνοῦται να ἐναρμόνιται ἐπὶ θάλασσαν προσεγγίσουσι εἰς
τούς ἐν λόγῳ λιμένας καὶ σταθμούς.

(ε) Ἡλικαιολογούμενα τοῦ παρόντος Πανοντισμοῦ παρεχόμενα
ἐγκαταστάσεις εἰς λιμένας καὶ σταθμούς δέον να εἶναι
ἐπαρκῶς ἐξοπλισμένοι (ὕδατος ὑποκατάστατον, πετρέλαιον,
πετρέλαιον) ὡς καὶ ἔπαρσι ὑπολείμματα ἄτινα δέν δύνανται
να ἀποδοσθεύονται συμφώνως τῆ Πανοντισμῆ 9 τοῦ παρόντος
Πάρροτιήματος.

(στ) Αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ παρεχόμενα εἰς λιμένας φορτωθῆσαι
καὶ χυθῆναι φορτίου δέον να λαμβάνουσι
καταλλήλως ὑπόθεσιν τῆς εἰς τὴν προβλεπόμενῃ πλοῦν μεκτοῦ
φορτίου.

(ζ) Αἱ ἐν παραγράφῃ (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ
καθοριζόμενα ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς δέον να εἶναι διαθέσιμοι
οὐκ ἀργότερον τοῦ ἐν ὄψει τοῦ παρόντος Πάρροτιήματος ἐνδράσεως ἰσχύος
τῆς παρουσίας ἑξῆς τῆς ἡμέρας τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1977, ἐπὶ ὅσας
τούτων ἤδη ἐκείνη ὑστερότερον.

(η) Ἡ κατανάλωσις δέον να γνωστοποιῆται πρὸς τὸν ὀργανι-
σμένον, πρὸς διαβιβῆσθαι εἰς τὴν ἐνδιαφερόμενην ἑκάστην τῶν περι-
πτώσεων εἰς τὴν ὁμοίαν καὶ δυνάμει τοῦ παρόντος Πανοντισμοῦ παρεχό-
μενα ἐγκαταστάσεις προβάλονται ὡς ἀνεπαρκῆ.

Κανονισμός 135

Πεπελαισμένα κλάσματα Διακεχωρισμένου Ἑρματος

(1) Ἐκαστον νέον πεπελαισμένον κλάσμα νεκροῦ βάρους
70,000 τόννων καὶ ὀνως δέον να ἐγρδισθεύται εἰς δεξιαμενῶν διακεχω-
ρισμένου Ἑρματος καὶ να τηρηθῆται ἀκατήσασ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Η χωρητικότητα των δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος έσον νά καθορίζεται κατά τοιοῦτον τρόπον ὥστε τό πλοῖον νά δύναται νά πραγματοποιήθῃ ὁφθαλμῶς πλοῦς ὑπό ἔρμα ἔνευ προσφυγῆς εἰς τήν κοίτην δεξαμενῶν πετρελαίου δι' ^{εἰσαγωγήν ἔρματος} τήν ὑδάτος ἐντός ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῃ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς πᾶσας τῆς περιπτώσεις, ἐν τούτοις, ἡ χωρητικότητα των δεξαμενῶν διακεχωρισμένου ἔρματος έσον νά εἶναι τοῦλάχιστον τοιαύτη ὥστε ὑπό οἰαδήποτε συνθήκας ἔρματος κατ' οἰονδήποτε μέρος τοῦ πλοῦ, περιλαμβανομένων τῶν συνθηκῶν, τῶν ἀποτελουμένων ἐκ τοῦ μέρους ἀερότου (πλοίου) σὺν τῇ διακεχωρισμένῳ ἔρματι μόνον, τό βυθίσματα καί ἡ χυγοστάθμισις τοῦ πλοίου νά δύναται νά ἐνταποκρίνωνται εἰς ἐκείτην τῶν ἀποκρίσεων ἀπαιτήσεων:

- (α) τό εἰς μέτρα μέγιστον βύθισμα εἰς τό μέσον τοῦ πλοίου (δμ) (μή λαμβανομένης ἐκ' ἑσῆν οἰαδήποτε προσροήσεως τοῦ πλοίου) έσον νά μή εἶναι ὀλιγότερον τοῦ -

$$\delta\mu = 2.0 + 0.02L^*$$

- (β) τό βυθίσματα εἰς τῆς πρυμναίς καί πρυμναίς καθέτους έσον νά ἀντιστοιχοῦν πρὸς τό προσδιοριζόμενα τοιοῦτα ὑπό τοῦ βυθίσματος εἰς τό μέσον τοῦ πλοίου (δμ), ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν ὑποπαραγράφῃ (α) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐν συνδυασμῇ πρὸς τήν πρυμναίαν χυγοστάθμισιν εὐκεί μὲν μεγαλύτερον τοῦ 0.015L* καί
- (γ) ἐν πᾶσιν περιπτώσει τό βύθισμα εἰς τήν πρυμναίαν κίεστον έσον νά μή εἶναι ὀλιγότερον τοῦ ἀνομοίου τοιοῦτου πρὸς ἐκείτην κλίσην ἐμφυτεύσεως τῆς ἑλπίδος.

(3) Ἐν οὐδαμῇ περίπτωσηί δύναται νά μεταφέρεται ἔρμα ὑδάτος ἐντός δεξαμενῶν πετρελαίου, ἐκτός ὑπό τοιαύτας ἐπιπέδως καίρικῆς συνθήκας καί ἰσότητος κατ' τήν κρίσιν τοῦ Διατάκτου ἄνωγματος τῶν μεταφορῶν προσώπων ἢ κτηνῶν ὑδάτος ἐντός δεξαμενῶν πετρελαίου χάριν τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου. Τό τοιοῦτον πλοῖον τόν ἔρμα

(3) Πάντα τὰ λοιπά πλοία όφείλουν νά ίκανοποιούν τās άπαιτήσεις τής παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἰς ἤν ἔκτασιν εἶναι εὐλογον καί πρακτικόν.

Κανονισμός 15

Συγκράτησις τοῦ Πετρελαίου ἐπί τοῦ Πλοίου

- (1) Ὑπό τήν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (5) καί (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς πετρελαιοδεξαμενόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος 150 τόννων καί ἄνω δέον νά προσῆται ἡ ὕπαρξις διαρρυθμίσεων συμφώνως πρός τās άπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νοουμένου ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ὑφισταμένων δεξαμενοπλοίων αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὰ συστήματα ἐπιτηρήσεως καί ἐλέγχου ἀποδεσμεύσεως πετρελαίου καί εἰς τās διαρρυθμίσεις τής ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς άπαιτήσεις θά τυγχάνουν ἐφαρμογῆς τρία ἔτη μετά τήν ἡμερομηνίαν ἐνδρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως
- (2) (α) Δέον νά διατίθενται ἐπαρκῆ μέσα εἰς τόν καθαρισμόν τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τήν διοχέτευσιν τοῦ ἀκαθάρτου ὑπολείμματος ἔρματος καί τῶν ἀποκλυμμάτων ἐκ τῶν δεξαμενῶν φορτίου ἐντός ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς ἐγκεκριμένης ὑπό τῆς Διοικήσεως. Εἰς ὑφιστάμενα πετρελαιοδεξαμενόπλοια, οἰσδήποτε δεξαμενή φορτίου δύναται νά χαρακτηρίζεται ὡς ἰζηματοσυλλέκτρια δεξαμενή.
- (β) Εἰς τό σύστημα τοῦτο δέον νά προβλέπωνται διαρρυθμίσεις πρός διοχέτευσιν τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐντός ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς ἢ συνδεοσυστημάτων ἰζηματοσυλλεκτριῶν δεξαμενῶν κατά τρόπον ὥστε πᾶσα ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδεσμευομένη ἐκροή νά συνῶδῃ πρός τās διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Αἱ διαρρυθμίσεις τῆς ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς ἢ τῶν συνδεοσυστημάτων ἰζηματοσυλλεκτριῶν δεξαμενῶν δέον νά διαθέτουν τήν ἀναγκαίαν χωρητικότητα πρός συγκράτησιν τῶν ἀπενέρων

των προερχομένων εκ της εκκλύσεως των δεξαμενών, των υπολειμμάτων πετρελαίου και του άκαθάρτου έρματος, άλλ' ή όλική τοιαύτη δέον να μη είναι μικρότερα του 3 τοις εκατόν της προς μεταφοράν πετρελαίου χωρητικότητας του κλοίου, κλήν της περιπτώσεως κατά την οποίαν, όσάκις ύφίστανται δεξαμεναί διακεχωρισμένου έρματος συμφώνως τω κανονισμω 13 του καρόντος Παραρτήματος ή όσάκις δέν έγκαθίστανται διαρροήμοις ως είναι οι έκχυτήρες οι συνεπαγόμενοι την χρῆσιν κλήν του ύδατος καθαρισμού και έπιπροσθέτου τοιούτου, ή Διοίκοις δυνατόν να άποδέχεται 2 τοις εκατόν. Νέα πετρελαιοδεξαμενόκλεια νεκρού βάρους άνω των 70,000 τόννων δέον να διαθέτουν δύο τουλάχιστον ίζηματοσυλλέκτριες δεξαμενάς.

- (δ) Αί ύψημασούλλέκτριαι δεξαμεναί δέον να σχεδιάζονται κατά τρόπον, ιδίως δσον άφορῃ εις την θέσιν έγκαταστάσεως των θυρίδων είσαγωγής και έξαγωγής, των προφυλακτήρων θυρών ή των διαφραγμάτων, ώστε να άποφεύγεται ό ύπερβολικός κλυδωνισμός και ή όρμητικότης του πετρελαίου ή ή γαλάκτωσις μεθ' ύδατος.
- (3) (α) Δέον να έγκαθίσταται σύστημα έπιτηρήσεως και έλέγχου άποδεσμεύσεως πετρελαίου έγκεκριμένον ύπό της Διοικήσεως. Κατά την εξέτασιν του σχεδίου του μετρητού περιεκτικότητος πετρελαίου όστις θα προσαρτηθῃ εις τό σύστημα, ή Διοίκοις δέον να λαμβάνη ύπ' όψιν την προδιαγραφήν την οποίαν είσηγεται ό Όργανισμός. Τό σύστημα θα έφοδιάζεται διά καταγραφικής συσκευής προς έξασφάλισιν συνεχούς καταγραφής της άποδεσμεύσεως εις λίτρα άνά ναντικόν μέλιον ως και της άποδεσμευομένης όλικής ποσότητος, ή της περιεκτικότητος πετρελαίου και του ποσοστού άποδεσμεύσεως. Ή καταγραφή αύτη δέον να δύναται να έξακριβοϋται ως προς τόν χρόνον και την ήμερομηνίαν και να διατηρῆται επί τρία τουλάχιστον έτη. Τό σύστημα έπιτηρήσεως και έλέγχου

Αποδοσεύσιως πετρελαίου δέον να λειτουργη δόσεις σημειω-
ται ειδικότερα αποδόσεων ειδικής ουσίας της καύσεως και
δέν να είναι ποσότητα, ώστε να διασφαλίση ότι πύσα απο-
δόσεων πετρελαίου μαύρουτος να διακόπεται αυτομάτως
δόσεις από εις δεδομένην στιγμήν ποσοστόν αποδοσεύσεως
πετρελαίου άνωρής από επιτρεπόμενον υπό τού κανονισμού
9(1)(α) τού παρόντος Παραρτήματος. Γδρα διακοπή λόγω
βλάβης τού συστήματος επιτηρήσεως και ελέγχου να διακόπη
τήν αποδόσμεναι και να καταγράφεται εις τό Βιβλίον Πα-
ραγραφής Γετρελαίου. Δέν να προβλέπεται ύπαλληλική
τις μέθοδος λειτουργούσα διά της χειρός και δυναμένη
να χρησιμοποιηθεί εν περιπτώσει τριούτης άμεσοτης λόγω
βλάβης, άλλ'ή ελαττωματική μονάς δέν να επιδιορθωθεί
πρην ή τού πετρελαιοδεχομένουόλοιο άρχίσει πόν άπομειν
ούτου πλούν υπό έρωα, όπως δέν τούτα κατασκευάται εις
λιμένα έπισκευής. Να ύφιστάμενα πετρελαιοδεχόμενόλοιο
δέν να κινούν πάσας τής άνωτέρω περιλαμβόμενας διατάξεις
έτοιμέται τού τρόπου διακοπής της αποδοσεύσεως, τούτης
δυναμένης να ενεργηθεί διά της χειρός, τού δέ ποσοστό
αποδοσεύσεως δυναμένου να υπολογίζεται έκ των χαρακτηριστι-
κών της άντλής.

- (β) Δέν να διατίθενται αποτελεσματικοί άνεργηταί της δια-
γωγιωτικής καινης έπιφανείας πετρελαίου/ύδατος, έγκαιριμένοι
υπό της Διοικήσεως διά ταχύ και έγκαιρή προσδιορισμόν της
διαχωριστικής καινης έπιφανείας πετρελαίου/ύδατος εις τής έχη-
ματουσάλεκτριας δεξαμενής, οι όποιοι να είναι διαθέσιμοι
πρός χρήση και εις έτέρας δεξαμενής ένθα πραγματοποιείται
ό διαχωρισμός πετρελαίου και ύδατος και έκ των όποιων σκο-
πείται ή αποδόσμεναι εις κρηής κατ'έδαίον πρός την θάλασσαν.
- (γ) Αί όδηγίαι δε πρός τήν λειτουργίαν τού συστήματος δέν να
είναι εύρωμοι πρός τό υπό της Διοικήσεως έγκαιριμένον

έγχειρίδιον λειτουργίας. Λόγεται όσον νά καλύπτουν τέσσην τους διά της χειρός όσον και τους αυτόματους χειρισμούς και να προσορίζονται νά διασφαλίσουν ότι ούδέποτε θα άποδεσμεύεται πετρελαίον έντός έν συμφωνία προς τους όρους της καθοριζομένου έν τη Γονονισμῷ 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Αί απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δέν τυγχάνουν εφαρμογής επί πετρελαιοδεξαμενοπλοίων έλικής χωρητικότητας όλιγωτέρας των 150 τόννων, ως προς τά όποια ο έλεγχος άποδεσμεύσεως πετρελαίου δυνάμει του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος πραγματοποιείται διά της συγκρατήσεως του πετρελαίου επί του πλοίου και της μεταγενεστέρως άποδεσμεύσεως πάντων των άκαθάρτων άποπλυμάτων εις έγκαταστάσεις ύποδοχής.

Η συνολική ποσότης πετρελαίου και ύδατος ή όποια χρησιμοποιείται προς έκπλυσιν και ή όποια έπιστρέφει εις την δεξαμενήν άποθηκεύσεως όσον νά καταγράφηται εις τό Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου. Η συνολική αύτη ποσότης δέν νά άποδεσμεύεται εις έγκαταστάσεις ύποδοχής έντός έν ληθη ή έπαρκής πρὸν οί α προς διασφάλισιν ότι πῶσα έκροή, ή όποια έπιτρέπεται νά άποδεσμεύεται έντός της παλίσσης, έλέγχεται άποτελεσματικῶς προς διασφάλισιν της τηρήσεως των διατάξεων του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(5) Η Διοίκησις δύναται νά παραιτηται των απαιτήσεων των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού ως προς ούνοήποτε πετρελαιοδεξαμενοπλοίων έκτελεσθν άποκλειστικῶς πλοῖα περιοριζομένουσ τέσσην εις διάρκειαν 72 ώρων ή όλιγωτέρων όσον και εις άπόστασιν 50 μιλίων εκ της πλησιεστέρως ήπρῶς, νοσημίνου ότι δέν απαιτεται πρὸς του δεξαμενοπλοίου νά φέρη και δέν φέρη άποστολιστικῶν λιμένων Γαλλίης της διά Πετρελαίου Σύστασεως (1973). Λόγω ταιούτη παραίτησις τῶν αδ της άποδοχῆς της άποιτήσεως ότι τά πετρελαιοδεξαμενοπλοίων να συγκρατῆ επ'αυτοῦ όπαντα τά πετρελαϊκά μείγματα προς την ομοίαν μεταγενεστέρως άποδεσμεύσεως εις έγκαταστάσεις ύποδοχής κατὰ και διά την διάρκειαν της κρίσεως όπὸ της

επιπέσει ότι οι διεθνοί εγχοπαστάσεις προς ύποδοχήν των έν λόγω πετρελαιών μειγμάτων είναι έλαρκετές.

(6) Όσοις κατά την άποψιν τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς ὑπό του Κανονισμοῦ 9(1)(α)(γ1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὑπιτιοῦμενος ἔξοπλισμός καί καθοριζόμενος ἐν ὑποπαράγραφῳ (β)α τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἄν δύναται νά ἀποκτηθῆ διὰ τήν ἐπιτήρησιν τῆς ὑποδεικνύσεως ἐλαφρῶν διηλεκτικῶν προΐοντων (λευκῶν ἐλαίων), ἡ ἀποκτικὸς δύναται νά παραιτηθῆ τῆς ἐξίωσως τῆς ἐν λόγω ὑπαιτίσεως, νοουμένου ὅτι ἡ ἀποδεικνύσας εἰς ἐπιτρέπεται μόνον οὐμῶνως πρὸς τὴν ὑπό τοῦ Ὄργανισμοῦ καθοριζόμενης διαδικασίας, οἱ ὅποιοι ἄλλοις ἕκαστοι τῶν τούτων ὄρων τοῦ Κανονισμοῦ 9(1)(α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος πῶν τῆς ὑποχρέωσης ἐπιτηρήσεως ἐν λειτουργίᾳ συστήματος ἐλέγχου καί ἐπιτηρήσεως ἀποδεικνύσεως πετρελαίου. Ὁ Ὄργανισμός εἰς ἐκαστὴν τῶν εἰρημάτων τοῦ διεθνοῦ τοῦ ἔξοπλισμοῦ κατὰ διεστίματα μὴ ὑπερβαίνοντα τοὺς δώδεκα μῆνας.

(7) Αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1), (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἄν τυγχάνουν ἐφαρμογῆς ἐπὶ πετρελαιοδοξαμενοπλοίων μεταφερόντων ἄσφατον, ὡς πρὸς τὰ ὅποια ὁ ἐλέγχος ἀποδεικνύσεως ἀσφαλοῦ δύναται τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος εἰς πραγματοποιηθῆ διὰ τῆς συγκρατήσεως τῶν ἀσφαλιτικῶν ὑπολειμμάτων ἐπ' αὐτῶν καί τῆς ἀποδεικνύσεως πάντων/ἀκαθάρτων ἀπολλυμένων εἰς ἐγχοπαστάσεις ὑποδοχῆς.

Κανονισμός 16

Σύστημα Ἐπιτηρήσεως καί Ἐλέγχου Ἀποδεικνύσεως
Πετρελαίου καί Ἐξοπλισμοῦ Διακρίσεως Ιανουαρίου-Ἰούλιος

(1) Καί παντὸς πλοίου ἐλικῆς χωρητικότητος 400 τόνων καί ἄνω ἄν εἰς νά ἐγκλιεσθῆ ἐξοπλισμός διακρίσεως πετρελαίου-ἄσφατος ἡ ἐπιτηρικῶν σύστημα ἀνταπερρινόμενον πρὸς τὴν ἐπιπέσει τῆς παραγράφου (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐν τοιοῦτον πλοίου μεταφῶν χωρητικῆς ποσότητος πετρελαιοειδῶν καυσίμων ἄν εἰς νά συμμορροῦται πρὸς τὴν

παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ τῆν παράγραφον (1) τοῦ Κανονισμοῦ 14. _____

(2) Ἐπί παντός πλοίου ὀλίγης χωρητικότητος 10,000 τόννων καὶ ἄνω ὅσον νὰ ἐγκριθῆσεται -

(α) ἐπιπροσῆτως τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, σύστημα ἐπιτηρήσεως καὶ ἐλέγχου ἀποθεμελίσεως πετρελαίου ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὴν παράγραφον (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ

(β) διαχειριστικὴ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) καὶ τῆς ὑποπαραγράφου (2)(α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπιπλοῦς διαχωρισμοῦ πετρελαίου/ὑδάτος ἀνταποκρινόμενος πρὸς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὅς καὶ ἀποτελεσματικὸν διηθητικὸν σύστημα ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὴν παράγραφον (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) Ἡ Διοίκησις δεύεται νὰ διασφαλίσῃ ὅτι κλεῖα ὀλίγης χωρητικότητος ὀλιγατέρας τῶν 400 τόννων διαθέτουσι ἐξοπλισμὸν, εἰς ἣν ἔκτασιν εἶναι πρακτικόν, πρὸς συγκράτησιν ἐν αὐτῶν τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν πετρελαϊκῶν μειγμάτων ἢ πρὸς ἀποθέμεναι τούτων συνάρτως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1)(β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ὡς πρὸς τριστάμια κλεῖα αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1), (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἰς συγκρίτουσι ἐφαρμογῆς τρεῖς ἔτη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνδριεκῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συνθήκης.

(5) Τὸ σύστημα ἐπιτηρήσεως καὶ ἐλέγχου ἀποθεμελίσεως πετρελαίου ὅσον νὰ ἀνταποκρινέται πρὸς τὸ ὑπὸ τῆς (1) αἰτηθέντος ἐγκριμένου ἐξέλιον. Κατὰ τὴν ἐξέτασιν τοῦ ἐκείνου τοῦ πετρελαῖο ἡμερομηνίας ἀπαραίτου τοῦ προσυμφωνηθέντος εἰς τὸ σύστημα, ἢ καὶ ἄλλως ὅσον νὰ κληθῆναι ἐπ' αὐτὴν τὴν ἀπαιτησὴν τῶν ἐκείνου εἰσαγεῖται ἡ ἀρμενικῆς.

προς τὸ σύστημα τὸ εἶναι προσπαθῶν ὑποκειμένη συνθήκη πρὸς ἐπισημάνειν συγκεκριμένην κατὰ τὴν τὴν περιεκτικότητος πεπερασμένου εἰς μέτρον ἐνὸς ἐπισημάνειον. Ἡ υποκειμένη αὕτη εἶδος νὰ δύναται νὰ ἐπισημάνηται ἐκ πηδῆ τῶν κινήσεων καὶ τὴν ἡμερομηνίαν καὶ νὰ εἰσπράττει ἐπὶ πρὸς τελεσίδικον ἔκτ. Τὸ σύστημα ἐπισημάνειας καὶ ἐλέγχου ἐπισημάνειας πεπερασμένου εἶδος νὰ λειτουργῇ ὡς εἰς σημειοῦται εἰσαγγεῖται ἐπισημάνειοις ἐκροῆς ἐντὸς τῆς θαλάσσης καὶ εἶδος νὰ εἶναι τοιοῦτο ἵνα νὰ εἰσπράττει ἢ ἢ εἶδος ἐπισημάνειοις πεπερασμένου κινήσεως εἰς διακοπὴν αὐτομάτως ὡς εἰς ἢ περιεκτικότητος πεπερασμένου τῆς ἐκροῆς ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἐκροῆς τῶν ἐπισημάνειων ὑπὸ τοῦ Κανονικοῦ 9(1)(β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ εἰσαγγεῖται ἀπὸ τῆς ἐπισημάνειας καὶ ἐλέγχου εἰς ἐπισημάνειον τὴν ἐπισημάνειον καὶ εἰς σημειοῦται εἰς τὸ βιβλίον καταγραφῆς πεπερασμένου. Ἡ ἐπισημάνειον μονὰς εἶδος νὰ ἐπισημάνηται πρὶν ἢ τὸ εἶδος ἐκροῆς τῶν ἐπισημάνειων αὐτοῦ πλοῦν ἐκτὸς ἐνὸς ποῦτο κινήσεως εἰς ἀπὸ ἐπισημάνειον. Ἡ ἐπισημάνειον εἶδος εἶδος νὰ πρὸς εἶδος τῆς ἐκροῆς καὶ ἐπισημάνειον διακοπῆς ἐκτὸς ὡς πρὸς τὴν ἐπισημάνειον τῆς ἐπισημάνειον εἶδος ἢ ὅπως δύναται νὰ ἐπισημάνηται εἰς τῆς κινήσεως.

(5) Ἡ ἐπισημάνειον διακοπῆς πεπερασμένου/εἶδος ἢ τὸ σύστημα ἐπισημάνειας πεπερασμένου εἶδος νὰ ἐπισημάνηται πρὸς τὸ ἐπισημάνειον ὑπὸ τῆς ἐπισημάνειας σχεδίου, καὶ καὶ νὰ εἶναι τοιοῦτος ἐπισημάνειος ἵνα νὰ εἰσπράττει ὅτι εἶδος ἐπισημάνειον ἐκτὸς τῆς θαλάσσης πεπερασμένου κινήσεως, καὶ τὴν ἐπισημάνειον εἶδος εἶδος τῶν ἐπισημάνειων διακοπῆς ἢ ἐπισημάνειας, εἰς ἐπισημάνειον περιεκτικότητος πεπερασμένου εἶδος μεγαλύτερον τῶν 100 μετῶν ἐνὸς ἐπισημάνειον. Κατὰ τὴν ἐπισημάνειον τοῦ σχεδίου τοῦ ἐν ἑπισημάνειον, ἢ ἐπισημάνειος εἶδος νὰ εἰσπράττει ἐπισημάνειον τὴν ἐπισημάνειον τὴν εἶδος εἰσαγγεῖται ὡς ἐπισημάνειος.

(7) Τὸ ἐν ἐπισημάνειον(2)(β) τοῦ παρόντος Κανονικοῦ ἀναφερόμενον σύστημα ἐπισημάνειας πεπερασμένου εἶδος νὰ ἐπισημάνηται πρὸς τὸ ἐπισημάνειον ὑπὸ τῆς ἐπισημάνειας σχεδίου, καὶ καὶ νὰ εἶναι τοιοῦτος ἐπισημάνειος ἵνα νὰ εἰσπράττει τὴν ἐπισημάνειον ἐκ τῶν ἐπισημάνειων διακοπῆς

καί νά προκαλῆ ἔκροφν τῆς ὁποίας ἡ περιεκτικότης πετρελαίου δέν ὑπερβαίνει τά 15 μέρη ἀνά ἑκατομμύριον. Τοῦτο δέον νά ἐφοδιάζεται διὰ προειδοποιητικοῦ συστήματος δεικνύοντος πότε τό ἐπίπεδον τοῦτο ἀδυνατεῖ νά διατηρηθῆ.

Κανονισμός 17

Δεξαμεναί δι' Ὑπολείμματα Πετρελαίου (Κεκαυμένου Μηχανελαίου)

(1) Πᾶν πλοῖον ὀλιγῆς χωρητικότητος 400 τόννων καί ἄνω δέον νά διαθέτῃ δεξαμενήν ἢ δεξαμενάς ἐπαρκούς χωρητικότητος λημβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ τύπου τῶν μηχανῶν καί τοῦ μήκους τοῦ πλοῦ, πρὸς ὑποδοχὴν τῶν ὑπολειμμάτων πετρελαίου (κεκαυμένου μηχανελαίου) τὰ ὅποια δέν δύναται ἄλλως νά διευθετηθοῦν συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὡς εἶναι τὰ προερχόμενα ^{ἐκ} τῆς διθλίσεως καυοίμων καί λιπαντικῶν ἐλαίων ὡς καί ἐκ τῶν διαρροῶν πετρελαίου εἰς τοὺς χώρους τοῦ μηχανοστασίου.

(2) Εἰς νέα πλοῖα, αἱ δεξαμεναί αὗται δέον νά σχεδιάζωνται καί κατασκευάζωνται ὥστε νά διευκολύνεται ὁ καθαρισμὸς αὐτῶν καί ἡ ἀποδέσμευσις τῶν ὑπολειμμάτων εἰς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς. Τά ὑφιστάμενα πλοῖα δέον νά συμμορφοῦνται πρὸς τὴν ἀπαιτήσιν ταύτην εἰς ἢν ἕκτασιν εἶναι εὐλογον καί πρακτικόν.

Κανονισμός 18

Συστήματα Ἀντλήσεως, Σωληνώσεως καί Ἀποδέσμεύσεως εἰς Πετρελαιοδεξαμενόπλοια

(1) Εἰς πᾶν πετρελαιοδεξαμενόπλοιο καί ἐπὶ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς αὐτοῦ δέον νά ἐγκαθίσταται ἀποχετευτικὸς ἀγωγὸς ζεύξεως μετὰ τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς πρὸς ἀποδέσμευσιν τοῦ ἀκαθάρτου ἔρματος ὕδατος ἢ τοῦ διὰ πετρελαίου ῥυπανθέντος ὕδατος.

(2) Οί σωληναγωγοί παντός πετρελαιοδεξαμενοπλοίου, οἵτινες χρησιμοποιεῦν διὰ τὴν ἀποδεσμεύσιν ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἐκροῆς ὑναμένης νὰ ἐπιτρέπεται ὑνᾶμει τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὅσον νὰ κατευθύνωνται πρὸς τὸ ἀνοικτὸν κατ'ὀρθωμα ἢ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἄνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς ὑπὸ συνθήκας μεγίστου ἔρματος. Διαφορετικὰ συστήματα σωληνώσεως ἐπιτρέποντα τὴν λειτουργίαν κατὰ τὸν ἐν ὑποκαταγράφους (4)(α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐπιτρεχόμενον τρόπον ὑνατόν νὰ γίνωνται ἀποδεχτά.

(3) Νέα πετρελαιοδεξαμενόπλοια ὅσον νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ μέσων πρὸς διακοπὴν τῆς ἀποδεσμεύσεως ἐκροῆς ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀπὸ τινος ὑέσεως εὐρισκομένης ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος ἢ ἄνωθεν αὐτοῦ, ὥστε ὁ ἀναφερόμενος ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ χρησιμοποιούμενος ἀγωγὸς καὶ ἡ ἐκροή ἐκ τῶν ἀναφερομένων ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σωληναγωγῶν νὰ ὑνᾶνται νὰ παρατηρῶνται διὰ τοῦ ὀφθαλμοῦ. Μέσα πρὸς διακοπὴν τῆς ἀποδεσμεύσεως ὁὐκ εἶναι ἀνάγκη νὰ διατίθενται εἰς τὸ παρατηρητήριον εἰάν ὑπάρχῃ θετικὸν σύστημα ἐπικοινωνίας, ὡς εἶναι τὸ σύστημα τηλεφώνου ἢ ἀουρμάτου, μεταξὺ τοῦ παρατηρητηρίου καὶ τῆς θέσεως ἐλέγχου τῆς ἀποδεσμεύσεως.

(4) Ἄπασαι αἱ ἀποδεσμεύσεις ὅσον νὰ πραγματοποιῶνται ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς ἐκτὸς εἰς τὰς ἐξῆς περιπτώσεις:

- (α) Διακεχωρισμένον ἔρμα, ὡς καὶ καθαρὸν τοιοῦτο, ὑνᾶνται νὰ ἀποδεσμεύωνται κάτωθεν τῆς ἰσάλου γραμμῆς εἰς λιμένας ἢ ἀγκυροβοθρία εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς.
- (β) Ἰφνοτάμενα πλοία τὰ ὅποια, ὕνευ μετατροπῆς, ἀδυνατοῦν νὰ ἀποδεσμεύσιν διακεχωρισμένον ἔρμα ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς ὑνᾶνται νὰ ἀποδεσμεύουν τοῦτο κάτωθεν τῆς ἰσάλου γραμμῆς, γινόμενου ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς δεξαμενῆς ἀπέσωσε πρὸ τῆς ἀποδεσμεύσεως ἀπέδειξεν ὅτι οὐδεμία ῥύπανσις διὰ πετρελαίου ἔλαβε χώραν.

Κοινός τύπος ζεύγους προς αποδόμησην

Διά να καταστή δυνατή η λήξις των καμένων των άγκυροσπασίων αποδόμης μετά τοσ σωληνογωγού τοσ κλάου δι' αποδόμησην των υπολειμμάτων εκ των υδροαλλετών του μηχανοστασίου, όμοίως και άνωθεν όσον να έφο- είδωνται δι' ενός κοινού τύπου ζεύγους προς αποδόμησην συγκρίτως προς τον κάτω πίνακα:

ΚΟΙΝΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΤΩΝ (FLANGES) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕΤΑ ΑΓΩΓΩΜΕΤΩΝ

Γεριγραφή	Διαστάσεις
Έξωτερική διάμετρος	215 χλοστμ.
Έσωτερική διάμετρος	Συμφώνως τής έξωτερική διαμέτρω τοσ άγωγού
Διάμετρος κύκλου κοιλίου	183 χλοστμ.
Έγκοπαί τοσ περιουχένιου	6 όμοι διαμέτρων 22 χλοστμ. ίσο- διαστάτως τιθένεται επί τοσ κύκλου τοσ κοιλίου τής άνωτέρω διαμέ- τρων, έγκυμαροχέναι επί τής πε- ριφερείας τοσ περιουχένιου. Το πάχος τής έγκοπής όσον να είναι 22 χλοστμ.
Πάχος περιουχένιου	20 χλοστμ.
Μοχλίοι και περικόχλια: κοιλίας, διάμετρος	6, έκάστων διαμέτρου 20 χλοστμ. και καταλλήλου μήκους
<p>Τό περιουχένιον προορίζεται να έέχηται σωλήνας μεγίστης έξωτερικής διαμέτρου μέχρι 125 χλοστμ. και όσον να αποτελήται εκ κλάουσ τής έπείρας ίσοδυνάμου ύλης έχούσης έπίστασον έπιένου. Τό περιουχέ- νιον τοϋτο, όμοσ μετά τοσ πετρέλαιοστεγούσ παρεμβόματος, όσον να είναι καταλλήλοσ διά κλίσην λειτουργίας 6 χλοστμ/τετρ. έκατοστέμετρον.</p>	

Ειρήλιον Καταγραφής Πετρελαίου

(1) Έκαστον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον ὀλικῆς χωρητικότητος 150 τόνων καὶ ἕνω ἕως καὶ ἕκαστον πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 400 τόνων καὶ ἕνω ἕτερον ἢ πετρελαιοδεξαμενόπλοιον ἕδον νῦν εἶρη ἐπ' αὐτοῦ ἐν Εἰρήλιον Καταγραφῆς Πετρελαίου, εἴτε τοῦτο συνιστᾷ μέρος τοῦ ἐπιπέδου ἡμερολογίου τοῦ πλοίου εἴτε ἄλλως, κατὰ τὸν ἐν τῇ Πρὸσρρήματι III τοῦ παρόντος Παραρτήματος καθοριζόμενον τύπον.

(2) Τὸ Εἰρήλιον Καταγραφῆς Πετρελαίου ἕδον νῦν συμπληρῶται ἐν ἐκείνῃ περιπτώσει, ἐν ὁμοίᾳ πρὸς μίαν ἐκείστην τῶν δεξαμενῶν, ὅποτε-ὅποτε εἰσδηρῶτε τῶν κάτωθι ἔργα εἰπὼν λαμβάνη χώραν ἐπὶ τοῦ πλοίου:

(a) Διὰ πετρελαιοδεξαμενόπλοια

- (i) φορτικαὶ φορτίου πετρελαίου·
- (ii) ἐσωτερικὴ μαώγησις φορτίου ἱσχυοῦντος τοῦ πλοῦ·
- (iii) ἀνοίγμα ἢ κλείσιμον, πρὶν καὶ μετὰ τῆς ἐπιπέδου φορτικῆς καὶ ἐκφορτικῆς, τῶν βαλβίδων ἢ παρομαίων συσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἀλληλοσυνδέουσι τὰς δεξαμενὰς φορτίου·
- (iv) ἀνοίγμα ἢ κλείσιμον τῶν νέων ἐπιχειρημάτων μετοξὺ τῶν σωληνῶν διοχετεύσεως φορτίου καὶ τῶν σωληνῶν διοχετεύσεως θαλασσίου ἕρματος·
- (v) ἀνοίγμα ἢ κλείσιμον τῶν πλευρικῶν βαλβίδων τοῦ πλοίου πρὶν, κατὰ τὴν διάρκειαν καὶ μετὰ τῆς ἐπιπέδου φορτικῆς καὶ ἐκφορτικῆς·
- (vi) ἐκφορτικαὶ φορτίου πετρελαίου·
- (vii) ἐπιπέδου δεξαμενῶν φορτίου·
- (viii) καθοριστὸς δεξαμενῶν φορτίου·
- (ix) ἐπιπέδου ἕρματος ἐξαιρεμένης τῆς ἐπιπέδου ἐν τῶν δεξαμενῶν διοχετεύσεως ἕρματος·
- (x) ἐπιπέδου ἐπιπέδου ἐν τῶν ἐπιπέδου ἀλληλοσυνδέων·

- (κί) διευθέσεις της τύχης υπολειμμάτων·
- (κii) αποδέσμευσις εκ του πλοίου των συσσωρευθέντων εις τα μηχανοστάσια υδάτων του κύτους καθ' έν χρόνον τουτο εδρίσκεται εις λιμένα, ως και ή συνήθης αποδέσμευσις εις την θάλασσαν των συσσωρευθέντων εις τα μηχανοστάσια υδάτων του κύτους.

(β) εία πλοια έτερα ή πετρελαιοδεξαμενόπλοια

- (i) έρμίστοις ή καθαρισμός των δεξαμενών πετρελαιοειδών-κουσίμων ή των χώρων φορτίου πετρελαίου·
- (ii) αποδέσμευσις έρματος ή υδάτων καθαρισμού εκ των δεξαμενών των άναφερομένων υπό (i) της παρούσης υποπαραγράφου·
- (iii) διευθέσεις της τύχης υπολειμμάτων·
- (iv) αποδέσμευσις εκ του πλοίου των συσσωρευθέντων εις τα μηχανοστάσια υδάτων του κύτους καθ' έν χρόνον τουτο εδρίσκεται εις λιμένα, ως και ή συνήθης αποδέσμευσις εις την θάλασσαν των συσσωρευθέντων εις τα μηχανοστάσια υδάτων του κύτους.

(3) Έν τη περιπτώσει της έν τη Μονονομιή 11 του παρόντος Παραρτήματος άναφερομένης αποδεσμεύσεως πετρελαίου ή πετρελαιοειδών μεγέθους ή έν τη περιπτώσει τυχαίας ή έτέρας έκτάκτου άποδεσμεύσεως πετρελαίου μή έξαιρουμένης υπό του έν λόγω Μονονομίου, εδόν να γίνεται έν τη Ελλάδα καταγραφής πετρελαίου μνεία των περιπτώσεων καί των λόγων της αποδεσμεύσεως.

(4) Έπίσης περιγραφόμενη έν παραγράφω (2) του παρόντος Μονονομίου καταγραφής εδόν να καταγράφεται πλήρως έν τη Ελλάδα καταγραφής πετρελαίου έπει καταστρέφεται ή καταλύεται ή είνεσαι προς την έν λόγω έργασίαν άγροκαί έν τη Ελλάδα να είνε καταλληλώς.

Πρόσκληση Εκτίμησής επί Γεωτρητικών Ίκρυμάτων και
Έξωρος-Ίν Έύρας

Γεωτρησι ή πλάσθ γεωτρητικό ίκρυώματα όσάκις όσολοθύνται
ίς τήν έξεραίνωσιν, όμιασθόλλωσιν και είς τήν συνόσθωσιν
νόσ τής θολώσθς έπεξερρωσίν τοσ όρυκτοσ πλάσθου τοσ θολωσθίν
όσθσ, κατίς και έξεροι έξέρροι, όσον νά ίκωλοποισθν τός άπαιτώσθς
τόσ πορόντοσ Παρρωτήματοσ τός πυκνωσθς έσρωμωθς επί πλάσθων
κιηθς χωρητικώσθς 400 κόνων και ένω έξέρρων ή πετρωλοοδεξωμο-
πλάσθων, πλάθ όμιας -

- (α) ταύτα όσον νά έρωδίσθωνται έσ'όσον είναι πρακτικόν είς
πών άπαιτωμένων έν ποτς θωννισμοτς 16 και 17 τοσ πορόντοσ
Παρρωτήματοσ έγκωσασθσων
- (β) ταύτα όσον νά πυκθν θιρλίθων κοπορωθς πόντων πών έργω-
σιθν εί όσθθαι συνόσθωνται άποδεστωσθς πετρωλοθου ή
πετρωλοθικόσ θείγματοσ, ουμρώνωσ τός πών υπό τής άτοιμώ-
σως έγκωκριμένον τύπον και
- (γ) ένπόσ είσρωδίσθωτα είδίωθς περτωθς και έπιωυλασσωμένων
πών είστώσθων τοσ θωννισμοσ 11 τοσ πορόντοσ Παρρωτήματοσ,
ή ένάθς τής θολώσθς άποδωστωσθς πετρωλοθου ή πετρωλοθικόσ
θείγματοσ όσον νά άπορωσθεται έκπόσ έών ή περιεπιτικώσθς
πετρωλοθου τής άποδεστωσθς ένεν έρωδίσθωσ όέν άπερρωθίν
τό 15 μέθθ ένώ έκωστωσθσιν.

ΠΡΟΚΛΗΘΗΝ ΗΙΕ - ΑΝΑΙΤΗΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΙΘΩΝ ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΣΙΝΕΣΙΣ
ΤΗΣ ΎΠΟΥΧΗΣ ΕΙΣ ΠΕΤΡΩΛΙΟΥ ΕΝ ΚΡΟΚΕ
ΠΕΤΡΩΛΙΟΔΕΞΑΤΥΝΟΤΑΘΙΝ ΑΟΣΙΣ ΚΑΤΥΡΤΗΘΝ
ΚΑΙ ΠΥΚΝΩΣΙΝ ΔΑΛΩΘ

Κανονισμός 22

Υποτιθεμένη Έκτάσις Έλάθης

Πρός τόν κοινόν άπολογισμοσ τής ένω επιμής έκρωθς κατρε-
πίνος
ου έσ'έπετρωλοοδεξωμοπλάσθου, τρωτς είστώσθς τής έκτώσθς

αὐτῆς πλευρῆς ἑνὸς παραλληλεπίπεδου ἐπὶ τῆς πλευρῆς καὶ τοῦ προθέτου τοῦ πλοίου ὑποτίθενται ἡς ἐφαλοῦσας. Ἐν τῇ περιπτώσει πυθμενικῶν βλαβῶν τίθενται δύο ὅροι εἰσιτίας θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπιμελῶς ἐπὶ τῶν εἰρημῶν σημείων τοῦ πετρελαιοθεξαμενοπλοίου.

(α) Πλευρική βλάβη

(i) Διαμήκης ἔκτασις (l_c): $\frac{1}{3}L$ ² ἢ 14.5 μέτρα, οἷονδήποτε τοῦτων ἤθελεν εἶναι τὸ ἕλαττον

(ii) Ἐγκάρσια ἔκτασις (t_g): $\frac{1}{5}B$ ἢ 11.5 μέτρα, οἷονδήποτε τοῦτων ἤθελεν εἶναι τὸ ἕλαττον
(Ἐσωτερικῶς ἐκ τῆς πλευρῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ ὀρθῶς γωνίας πρὸς τὴν κεντρικὴν γραμμὴν εἰς τὸ ἐπίπεδον τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὸ σημειούμενον θερινὸν ἔξω ἐξῶθεν)

(iii) Κάθετος ἔκτασις (v_c): ἐκ τῆς γραμμῆς βάσεως πρὸς τὸ ἀνω ἄνω ὄριον

(β) Πυθμενική ζημία

Διὰ 0.3L ἐκ τῆς προ- Ἐν ἑτέρῳ μέρος
ποῖος καθέτου τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου

(i) Διαμήκης ἔκτασις (l_s): $\frac{L}{10}$ ἢ 5 μέτρα οἷονδήποτε τοῦτων ἤθελεν εἶναι τὸ ἕλαττον

(ii) Ἐγκάρσια ἔκτασις (t_g): $\frac{B}{6}$ ἢ 10 μέτρα 5 μέτρα
οἷονδήποτε τοῦτων ἤθελεν εἶναι τὸ ἕλαττον ἀλλ' οἷον ἕλαττον τῶν 5 μέτρων

(iii) Κάθετος ἔκτασις $\frac{L}{15}$ ἢ 6 μέτρα
ἐκ τῆς γραμμῆς βάσεως (v_g): οἷονδήποτε τοῦτων ἤθελεν εἶναι τὸ ἕλαττον

(γ) Τὸ δεδομένον ἐν τῇ παρόντι κανονισμῷ σύμφωνα, οἷονδήποτε ἀπαιτῶνται ἐν τῇ παρόντι περικοπῇ, κἀπικρῶνται τὴν καθορισθεῖσαν ἐν τῇ παρόντι κανονισμῷ ἔννοειαν.

Γαλονισμός 23

Υποθετική Έκρηξη Παρελαίου

(1) Η υποθετική έκρηξη παρελαίου εν τῷ περιπτώσει πλευρικής βλάβης (O_c) καὶ πυθμενικής βλάβης (O_B) εἰς ἀπολογίζεται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ διηλεκτρικοῦ τύπου ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀνησθάντα λόγω τῆς βλάβης διαμερῶντος εἰς ἄπλητος τοῦς πεδονοῦς χώρους κατὰ μῆκος τοῦ κλάου καὶ κατὰ τὴν καθορισθεῖσαν ἐν τῷ Γαλονισμῷ 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔκτασιν.

(α) διὰ πλευρικής βλάβης:

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

(β) διὰ πυθμενικής βλάβης:

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

Ἐνθα W_i = ἔγκος πλευρικής δεξαμενῆς εἰς κυβικὴ μέτρα, υποτιθεμένης ὡς ἰσοστάσις λόγω τῆς βλάβης ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Γαλονισμῷ 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καὶ H_i διὰ δεξαμενῶν διακαχωρημένου ἔργματος δύναται νὰ ἐπιλαμβάνεται ὡς ἰσὸν πρὸς τὸ μηδέν,

C_i = ἔγκος κυλινδρικής δεξαμενῆς εἰς κυβικὴ μέτρα, υποτιθεμένης ὡς ἰσοστάσις λόγω τῆς βλάβης ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Γαλονισμῷ 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καὶ Z_i διὰ δεξαμενῶν διακαχωρημένου ἔργματος δύναται νὰ ἐπιλαμβάνεται ὡς ἰσὸν πρὸς τὸ μηδέν,

$H_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ἔστω H_i ἰσοῦται πρὸς t_c ἢ εἴνεαι μεγαλύτερον πούτου, H_i νὰ ἐπιλαμβάνεται ὡς ἰσὸν πρὸς τὸ μηδέν,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_e}$ ἔστω Z_i ἰσοῦται πρὸς v_e ἢ εἴνεαι μεγαλύτερον πούτου, Z_i νὰ ἐπιλαμβάνεται ὡς ἰσὸν πρὸς τὸ μηδέν,

b_i = μήκος εἰς μέτρα εἴς τὸ εἶδος ἑπιπέδου πλευρικής δεξαμενῆς ἀπορροφίμου ἀποστασίως, ὡς εἴς τὸ εἶδος τοῦ κατὰ τὸν

ὑπό ὀρθῆς γωνίας πρὸς τὴν κεντρικὴν γραμμὴν εἰς τὸ ἐπίπεδον τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὸ σημειούμενον ἑαρινὸν ὕψος ἐξάλων,

h_1 = ἐλάχιστον βάθος εἰς μέτρα τοῦ ὑπὸ ἐξέτασιν διεπυθμένου· ὁσάκις δὲν ὑπάρχη διεπυθμενον, h_1 εἶς ἐκλαμβάνεται ὡς ἴσον πρὸς τὸ μηδέν.

Τὰ διδόμενα ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ σύμβολα, ὁποῦδήποτε ἀπαντῶνται ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ, κέκτηνται τὴν καθορισθεῖσαν ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ ἔννοιαν.

(2) Ἐάν κενὸς χώρος ἢ δεξαμενὴ διακεχωρισμένου ἔρματος μήκους μικροτέρου τοῦ l_c ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 22 τοῦ παρόντος Πηραρτήματος, εὐρίσκεται μεταξύ πλευρικῶν δεξαμενῶν πετραλαίου, ἡ τιμὴ τοῦ S_1 εἰς τὸν τύπον (I) δύναται νὰ ὑπολογίζηται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ πραγματικοῦ ὄγκου V_1 μίσεσ τοιαύτης δεξαμενῆς (ὅταν αὗται εἶναι ἴσης χωρητικότητος) ἢ τῆς μικροτέρας τῶν δύο δεξαμενῶν (ἐάν αὗται διαφέρουν κατὰ τὴν χωρητικότητα), γειτνιαζούσης πρὸς τὸν τοιοῦτον χώρον, πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ S_1 ὡς καθορίζεται κατωτέρω καὶ ἔφου ληφθῆ δι' ὅπως τὰς λοιπὰς ἐπηρεασθεῖσας ἐκ τῆς συγκρούσεως πλευρικῶν δεξαμενῶν ἡ τιμὴ τοῦ πραγματικοῦ πλήρους ὄγκου.

$$S_1 = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

ἐνθα l_i = μήκος εἰς μέτρα τοῦ κενοῦ χώρου ἢ τῆς δεξαμενῆς διακεχωρισμένου ἔρματος ὑπὸ ἐξέτασιν.

(3) (α) εἶς λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν μόνον αἱ διεπυθμένοι δεξαμεναί, αἱ ὁποῖαι εἴτε εἶναι κεναί εἴτε μεταφέρουν καθαρὸν ὕδωρ, καθ' ὃν χρόνον αἱ ἀνωθεὶ αὐτῶν δεξαμεναί μεταφέρουν φορτίον.

(β) Ὅσάκις τὸ διεπυθμενον δὲν ἐκτείνεται ἐν ὅλοκλήρῳ τοῦ

μήκους και πλάτους της έπηρασθείσης δεξαμενής, τό δικυθμενον λογίζεται ως μη ύπαρχον, ό δέ όγκος τών δεξαμενών ύπεράνω της περιοχής της βλάβης τοῦ πυθμένος θα περιλαμβάνεται εἰς τόν τύπον (II) και εάν ακόμη ή δεξαμενή δέν λογίζεται διαρρηχθείσα λόγω της έγκαταστάσεως τοιούτου μερικου δικυθμένου.

- (γ) Αναρροφητικά φρεάτια δυνατόν νά μή λαμβάνωνται ύπ' όψιν κατά τόν καθορισμόν της τιμής h_1 νοουμένου ότι τά φρεάτια αυτά δέν εἶναι ύπερβολικά εἰς έκτασιν, έκτείνονται δέ κάτωθι της δεξαμενής εἰς ελαχίστην απόστασιν, έν οὔδεμιᾷ δέ περιπτώσει πλέον τοῦ ήμισοῦ τοῦ ὕψους τοῦ δικυθμένου. Εάν τό ὕψος τοιούτου φρεατίου ύπερβάλῃ τό ήμιου τοῦ ὕψους τοῦ δικυθμένου, h_1 θα λαμβάνεται ως ἴσον πρός τό ὕψος τοῦ δικυθμένου μετόν τό ὕψος τοῦ φρεατίου.

Σωληνώσεις έξυπηρετοῦσαι τοιαῦτα φρεάτια και έγκαθιστάμεναι έντός τοῦ δικυθμένου δέον νά έφοδιάζωνται διά βαλβίδων ή έτέρων μέσων έμφράξεως τοποθετουμένων εἰς τό σημεῖον συνδέσεως μετά της δεξαμενής διά νά χρησιμεύουν εἰς τήν παρεμπόδισιν της έκροῆς πετρελαίου έν περιπτώσει βλάβης τών σωληνώσεων. Αἱ τοιαῦται σωληνώσεις δέον νά έγκαθίστανται ὅσον τό δυνατόν ὕψηλότερον τοῦ περιβλήματος τοῦ πυθμένος τοῦ πλοίου. Αἱ βαλβίδες αὔται δέον νά τηρῶνται κλεισταί έν θαλάσση ὅποτεδήποτε ή δεξαμενή περιέχῃ φορτίον πετρελαίου, έκτός της περιπτώσεως καθ' ήν αὔται δύνανται νά εἶναι ἀνοικταί μόνον ὡσάκις ἀπαιτῆται ή μεταφορά φορτίου πρός τόν σκοπόν ζυγοσταθμίσεως τοῦ πλοίου.

- (4) Έν τη περιπτώσει καθ' ήν ή βλάβη τοῦ πυθμένος έπηρεάζει ταυτοχρόνως τέσσαρας κεντρικάς δεξαμενάς, ή τιμή $O_ξ$ δύναται νά ὕπολογίζεται συμφώνως πρός τόν τύπον

$$O_ξ = \frac{1}{2} (\sum Z_1 C_1 + \sum Z_1 C_2) \quad (III)$$

(5) Ἡ Διοίκσις δύναται νά λαμβάνη ὑπ' ἔμφιν τήν ἐνδεχομένην μείωσιν τῆς ἔκροξς πετρελαίου ἐν περιπτώσει πυθμενικῆς βλάβης, ἐάν ὑπάρχη εἰς ἐκάστην δεξαμενήν φορτίου πετρελαίου ἐγκατεστημένον σύστημα μεταγγίσεως φορτίου διαθέτον ὑψηλήν ἀναρροφητικὴν ἱκανότητα ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, ἱκανόν νά μεταγγίξῃ ἕκ τινος ῥηχθείσης δεξαμενῆς ἢ δεξαμενῶν εἰς δεξαμενᾶς διακεχωρισμένου ἔρματος ἢ εἰς διασείσιμους ἀποθηκευτικὰς δεξαμενὰς φορτίου καί ἐφ' ὅσον δύναται νά διασφαλισθῇ ἔτι αἱ δεξαμεναὶ αὗται θά ἔχουν ἐπαρκῆ χωρητικότητα. Ἡ εἰς τό σῶστημα τοῦτο ἀποδιδόμενη σημασία θά ἐξαρτηθῇ ἀπό τήν ἱκανότητα τοῦτου ὅπως ἐντός δύο ὥρων λειτουργίας μεταγγίξῃ πετρελαίον ἴσον πρὸς τό ἡμιον τῆς μεγαλυτέρας ἐκ τῶν ῥηχθείσων καί ἐπηρεασθεισῶν δεξαμενῶν, ὡς καί ἀπό τήν ὑπαρξίν ἱκανότητος λήψεως ἴσης ποσότητος εἰς τὰς δεξαμενὰς ἔρματος ἢ φορτίου. Ἡ συμβολή τοῦ συστήματος θά περιορίζεται εἰς τό νά ἐπιτρέψῃ τόν ἀπολογισμὸν τοῦ Θ_B συμπάνως πρὸς τόν τύπον (III). Αἱ συμπληρώσεις διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἀναρροφήσεις θά ἐγκαθίστανται τοῦλάχιστον εἰς ὕψος οὐχὶ ὀλιγώτερον τῆς καθέτου ἐκτίσεως τῆς πυθμενικῆς βλάβης V_E . Ἡ Διοίκσις θά παρέχῃ πρὸς τόν ὄργανισμὸν πληροφορίας ἀφορώσας εἰς τὰς διαρρυθμίσεις τὰς γενομένας ἀποδεκτὰς ὑπ' αὐτῆς, πρὸς κυκλοφορίαν εἰς τὰ λοιπὰ μέρη τῆς Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 24

Περιορισμὸς τοῦ Μεγέθους καί Διευθέτησις τῶν Δεξαμενῶν Φορτίου

(1) Πᾶν νέον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον δεξιλαί νά συμμορφῶται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Διὰ πᾶν ὑφιστάμενον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον δεξὸν νά ἀπαιτῆται ὅπως, ἐντός δύο ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, συμμορφῶται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον τό τοιοῦτον δεξαμενόπλοιον ἐμπίπτει ἐντός ἐκατέρας τῶν ἐπομένων κατηγοριῶν:

- (α) δεξαμενόπλοιο, ἡ παράδοσις τοῦ ὁποίου πραγματοποιεῖται μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1977 ἢ
- (β) δεξαμενόπλοιο ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζονται ἀφοτέροι οἱ ἐπόμενοι ὅροι:
 - (i) ἡ παράδοσις πραγματοποιεῖται οὐχὶ ἀργότερον τῆς 1ης

1950

Ἰανουαρίου 1977* καί

- (ii) τὸ συμβόλαιον ναυπηγήσεως συνάπτεται μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1974, ἢ ἐν περιπτώσει μὴ συνάψεως συμβολαίου ναυπηγήσεως, ἢ τῶς τις τίθεται ἢ τὸ δεξαμενόπλοιο εὐρίσκεται εἰς ἀνάλογον στάδιον κατασκευῆς μετὰ τὴν 30ὴν Ἰουνίου 1974.

(2) Αἱ δεξαμεναὶ φορτίου τῶν πετρελαιοδεξαμενοπλοίων δεόν νά ἔχουν τοιοῦτο μέγεθος καί τοιαύτας διαρρυθμίσεις ὥστε ἡ ὑποθετικὴ ἐκροή U_c ἢ O_s , ὑπολογιζομένη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Προσαρτήματος ὁπουδήποτε κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου, νά μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 30,000 κυβικά μέτρα ἢ τὰ $400 \sqrt{D}$ οἷονδήποτε τούτων εἶναι τὸ μεγαλύτερον, ἀλλ' ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ἀνωτάτου ὁρίου 40,000 κυβικῶν μέτρων.

(3) Ὁ ὄγκος οἰαοδήποτε πλευρικῆς δεξαμενῆς φορτίου πετρελαίου ἐνός πετρελαιοδεξαμενοπλοίου δεόν νά μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ εἴκοσι πέντε τοὺς ἑκατὸν τῶν ὁρίων τῆς ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναφερομένης ὑποθετικῆς ἐκροῆς πετρελαίου. Ὁ ὄγκος οἰαοδήποτε κεντρικῆς δεξαμενῆς φορτίου πετρελαίου δεόν νά μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 50,000 κυβικά μέτρα. Ἐν τούτοις, εἰς πετρελαιοδεξαμενόπλοια διακεχωρισμένου ἔρματος ὡς καθορίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὁ ἐπιτρεχόμενος ὄγκος πλευρικῆς δεξαμενῆς φορτίου πετρελαίου εὐρισκομένης μεταξὺ δύο δεξαμενῶν διακεχωρισμένου ἔρματος, ἐκάστης ὑπερβαίνουσης εἰς μῆκος τὸ L_c δυνατόν νά ἀξάνηται εἰς τὸ ἀνώτατον ὄριον τῆς ὑποθετικῆς ἐκροῆς, νοουμένου ὅτι τὸ πλάτος τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν ὑπερβαίνει τὸ t_c .

(4) Τὸ μῆκος ἐκάστης δεξαμενῆς φορτίου δεόν νά μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 10 μέτρα ἢ μίαν τῶν ἀκολουθῶν τιμῶν, οἷαοδήποτε τούτων εἶναι ἡ μεγαλύτερα:

- (a) ὁσάκις δὲν ὑφίσταται ἐπίμηκες διάφραγμα:

(β) όσakis ύφίσταται επίμηκες διάφραγμα είς την κεντρικήν γραμμήν μόνον:

$$0.15L$$

(γ) όσakis ύφίστανται δύο ή κλείονα επίμηκη διάφραγματα:

(i) διά πλευρικής δεξαμενάς:

$$0.2L$$

(ii) διά κεντρικής δεξαμενάς:

(1) εάν $\frac{b_1}{b}$ είναι ίσον προς ή μεγαλύτερον του $\frac{1}{5}$:

$$0.2L$$

(2) εάν $\frac{b_1}{b}$ είναι μικρότερον του $\frac{1}{5}$

- όσakis δέν ύφίσταται επίμηκες διάφραγμα είς κεντρικήν γραμμήν:

$$(0.5\frac{b_1}{b} + 0.1)L$$

- όσakis ύφίσταται επίμηκες διάφραγμα είς κεντρικήν γραμμήν:

$$(0.25\frac{b_1}{b} + 0.15)L$$

(5) Ίνα μή υπάρξη υπέρβασις των όρίων, έν σχέσει προς τον όγκον, άτινα έτέθησαν υπό των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού και άσχετως προς τον άποδεκτόν τύπον του έγκατασταθέντος συστήματος μεταφοράς φορτίου, όσakis τό σύστημα τουτο άλληλοσυνδέει δύο ή κλείονας δεξαμενάς φορτίου, δέον όπως προβλέπωνται βαλβίδες ή έτεροι παρόμοιοι συσκευαί έμφράξεως προς διαχωρισμόν των δεξαμενών προς άλληλας. Αί έν λόγω βαλβίδες και συσκευαί δέον νά κλείωνται όσakis τό δεξαμενόκλειον είναι έν θαλάσση.

(6) Αί διασωληνώσεις αίτινες διέρχονται μέσω δεξαμενών φορτίου είς θέσιν μικροτέραν του t_c έν της πλευράς του κλειού ή μικροτέραν του t_c έν του πυθμένου του κλειού δέον νά έφοδιάζωνται διά βαλβίδων ή παρομοίων συσκευών έμφράξεως είς τό σημειον καταληξείως των είς

αίανόηποτε δεξαμενήν φορτίου. Αί βολβίτες αὐταὶ δέον νά κερῶνται κλεισταί ἐν θαλάσῃ ὅποτεδήποτε αἱ δεξαμεναὶ περιέχουν φορτίον πετρελαίου, ἐκτός τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν αὐταὶ δύνανται νά εἶναι ἀνοικταί μόνον ὁσάκις ἀπαιτῆται ἡ μεταφορὰ φορτίου πρὸς τὸν σκοπὸν ζυγοσταθμίσεως τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 25

Υποδιαίρεσις καὶ εὐστάθεια

(1) Πᾶν νέον πετρελατοδεξαμενόπλοιον δέον νά ἱκανοποιῇ τὴν ὑποδιαίρεσιν καὶ τὰ κριτήρια εὐσταθείας ἐν περιπτώσει βλάβης ὡς πᾶντα καθορίζονται ἐν παραγράφῳ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μετὰ τὴν ὑποτιθεμένην πλευρικὴν ἢ πυθμενικὴν βλάβην ὡς αὕτη καθορίζεται ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὡς πρὸς οἰονδήποτε βύθισμα ἀπανακλῶν πᾶς πραγματικῶς συνθήκας μερικῶν ἢ πλήρους φόρτου, τὰς συμφωνίους πρὸς τὴν ζυγοσταθμίαν καὶ τὴν ἀντεχὴν τοῦ πλοίου, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τὸ εἰδικὸν βῆρος τοῦ φορτίου. Ἡ βλάβη αὕτη θά ἐκτελέσῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ πάντων τῶν επιβαίων μερῶν κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου ὡς ἀκολουθεῖ:-

- (α) εἰς δεξαμενόπλοια μῆκους μεγαλυτέρου τῶν 225 μέτρων, ὅπου δῆκα τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου
- (β) εἰς δεξαμενόπλοια μῆκους μεγαλυτέρου τῶν 150 μέτρων, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ 225 μέτρα, ὅπου δῆκα τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου κλῆν τοῦ κρυμνοῦ ἢ κρωαίου διαφράγματος τὸ ὅσον ἀποτελεῖ τὸ ὄριον τοῦ ἐν τῇ κρύμνῃ εὐρισκομένου μηχανοστασίου. Τὸ μηχανοστάσιον θά θεωρῆται ὡς ἰδιαιτέρον κατακλύσιμον διαμέρισμα
- (γ) εἰς δεξαμενόπλοια μὴ ὑπερβαίνοντα τὸ μῆκος τῶν 150 μέτρων, ὅπου δῆκα τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου μεταξὺ παρακειμένων ἐγκαροῦν διαφραγμάτων ἐξαιρουμένου τοῦ μηχανοστασίου. Διὰ δεξαμενόπλοια μῆκους 100 μέτρων ἢ ὀλιγωτέρων, ὅπου δὲν δύνανται νά ἐκκληρωθοῦν ἅπασαι αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀνευ οὐσιαστικῆς ἐξασθενέσεως πᾶν πρὸς λειτουργίαν ἱκανοτήτων τοῦ πλοίου, ἡ διοίκησις δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἐλαστικότητα ἔναντι πᾶν ἐν λόγῳ ἀπαιτήσεων.

Αί συνθήκαι έρματος, όσακις τό δεξαμενόπλοιον έν μεταφέρη πετρέλαιον έντός δεξαμενών φορτίου εξαίρεσει οίωδηήποτε έπολειμματων πετρελαίου, όέν θά λαμβάνωνται ύπ' όψιν.

(2) Αί έπόμεναι διατάξεις άφορῶσαι είς τήν έκτασιν και τόν χαρακτήρα τής ύποτιθεμένης βλάβης θά τυγχάνουν έφαρμογής:

- (α) 'Η έκτασις πλευρικής ή πυθμενικής βλάβης θά είναι ως καθορίζεται έν τῷ Κανονισμῷ 22 του παρόντος Προσαρτήματος, πλην του ότι ή διαμήκης έκτασις τής πυθμενικής βλάβης έντός 0.31 από τής πηραίας καθέτου θά είναι ή αύτή και διά τήν πλευρικήν βλάβην, ως αύτη καθορίζεται έν τῷ Κανονισμῷ 22(1)(α)(i) του παρόντος Παραρτήματος. 'Εάν οίαδηήποτε βλάβη μικρότερας έκτάσεως συνεπάγεται σοβαρωτέραν κατάστασιν, ή τοιαύτη βλάβη θά ύποτίθεται.
- (β) 'Οσακις ή έπηρεάζουσα έγκάρσια διαφράγματα βλάβη άντιμετωπίζεται ως καθορίζεται έν ύποπαραγράφις (1)(α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, έγκάρσια ύδατοστεγῆ διαφράγματα θά τοποθετῶνται κατά διαστήματα 10α τουλάχιστον προς τήν καθοριζομένην έν ύποπαραγράφῳ (α) τής παρούσης παραγράφου διαμήκη έκτασιν τής ύποτιθεμένης ζημίας ίνα ταυτα θεωρῶνται άποτελεσματικά. 'Οσακις έγκάρσια διαφράγματα τοποθετῶνται κατά διαστήματα μικρότερας άποστάσεως, έν ή πλείονα τῶν διαφραγμάτων τούτων έντός τοιαύτης έκτάσεως βλάβης θά ύποτίθενται ως μη ύπάρχοντα προς τόν οκοπόν καθορισμοῦ κατακεκλυομένων διαμερισμάτων.
- (γ) 'Οσακις ή μεταξύ παρακειμένων έγκαρσίων ύδατοστεγῶν διαφραγμάτων βλάβη άντιμετωπίζεται ως καθορίζεται έν ύποπαραγράφῳ (1)(γ) του παρόντος Κανονισμού, ούέν κύριον έγκάρσιον διάφραγμα ή έγκάρσιον διάφραγμα άποτελοῦν τό όριον πλευρικών δεξαμενών ή διπυθμένων δεξαμενών θά ύποτίθεται ως βλαβέν, έκτός εάν -
- (i) ή άπόστασις μεταξύ τῶν παρακειμένων διαφραγμάτων είναι μικρότερα τής έν ύποπαραγράφῳ (α) τής παρούσης παραγράφου

καθοριζομένης υποτιθεμένης βλάβης" ή

(11). Υπάρχει προεξοχή ή έσοχή εἰς ἔγκορμιον διαγράμμα μήκους πέραν τῶν 3.05 μέτρων, εὐρισκομένη ἐντός τῆς ἐκτάσεως τῆς εἰσοχωρίσεως τῆς υποτιθεμένης βλάβης. Ἡ ὑπὸ τοῦ κρυμνοῦ διαγράμματος ἀκραίου στεγανοῦ καὶ τῆς κορυφῆς τῆς πρυμναίας ἀκραίας δεξαμενῆς σχηματιζομένη προεξοχή ἔν ἐὰ θεαρηῆται ὡς προεξοχή διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ καθάρτου κανονισμοῦ.

(β) Ἐάν ἐντός τῆς υποτιθεμένης ἐκτάσεως βλάβης εὐρίσκωνται σωληνες, ἀγωγοὶ ἢ σήραγγες, ἔσον ὅπως λομβάνωνται μέτρα ὥστε ἢ βαθεῖα κατὰ κλίσεις νὰ μὴ δύναται ὡς ἐκ τούτου νὰ ἐπεκταθῆ εἰς διαμερίσματα ἕτερα ἢ ἐκεῖνα ἅτινα υποτίθενται ὡς κατακλύσιμα εἰς ἐκάστην περίπτωσιν βλάβης.

(3) Πετρελακοδεξαμενόκκοια θὰ θεωρῶνται ὡς ἱκανοποιούντα τὰ κριτήρια εὐδοθείας ἐν περιπτώσει βλάβης ἐφ' ὅσον πληρῶνται αἱ ἐπόμεναι ἀπαιτήσεις:

(α) Ἡ τελικὴ ἴσως γραμμὴ, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς βυθίσεως, κλίσεως καὶ διαφορᾶς βυθίσματος πρῶτος καὶ κρύμνης, ἔσον νὰ εὐρίσκεται κάτῳ τοῦ κατωτέρου ἀκρου οἰουδήποτε ἀνοίγματος διὰ τοῦ ὁποῖου δυνατόν νὰ λαμβάνη χώραν βαθμιαία κατὰ κλίσεις. Εἰς τὰ τοιαῦτα ἀνοίγματα θὰ περιλαμβάνωνται ἀεραγωγοὶ ὡς καὶ ἐκεῖνα ἅτινα φράσσονται διὰ καιροστεγῶν θυρῶν ἢ καθεκτῶν στομιῶν κίτους, δυνατόν δὲ νὰ ἀποκλείωνται ἐκεῖνα τὰ ἀνοίγματα ἅτινα φράσσονται δι' ὑδατοστεγῶν καθεκτῶν ἀνθρωποθυρίδων καὶ στομιῶν ἀνευ τοιχωμάτων, διὰ μικρῶν ὑδατοστεγῶν καθεκτῶν στομιῶν δεξαμενῆς φορτίου διατηρούντων τὴν ὑψηλὴν ἀνεραϊσότητα τοῦ κατεστρέματος, διὰ τηλερρυθμιζομένων ὑδατοστεγῶν ὀλισθαίνουσῶν θυρῶν, ὡς καὶ αἱ πλευρικοὶ παραφωτισμοὶ ἐκ τοῦ εἰδούς τῶν μὴ ἀνοίγουσῶν.

(β) Εἰς τὸ τελικόν στάδιον τῆς κατακλύσεως, ἡ γωνία κλίσεως ἢ

όφειλομένη εἰς τὴν δούμετρον κατάκλυσιν δέον νά μή ὑπερβαίη τὰς 25 μοίρας, νοουμένου ὅτι ἡ γωνία αὕτη δυνατόν νά αὐξάνεται μέχρι τὰς 30 μοίρας ἐφ' ὅσον εὐδεμία ἐμφύθειας τοῦ ἄκρου τοῦ καταστρώματος ἐπισυμβαίνει.

- (γ) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὸ τελικόν στάδιον τῆς κατακλύσεως δέον νά διερευνηθῆται καί δύναται νά θεωρηθῆται ὡς ἱκανοποιητικὴ εἰάν ἡ καμπύλη τοῦ μοχλοῦ ευσταθείας ἐκτείνεται τοῦλάχιστον 20 μοίρας πέραν τῆς θέσεως ἰσορροπίας ἐν συνδυασμῷ πρὸς μέγιστον ὑπόλοιπον μοχλὸν ευσταθείας τοῦλάχιστον 0.1 μέτρων. Ἡ Διοίκησις δέον νά ἐξετάσῃ τοὺς πιθανοὺς κινδύνους τοὺς ὁποίους παρουσιάζουν τὰ προστατευμένα ἢ ἀπροστάτευτα ἀνοίγματα ἅτινα δυνατόν νά ἐμφυθιοθοῦν προσωρινῶς ἐντός τῆς ἐκτάσεως ἐνακομενούσης εὐσταθείας.
- (δ) Ἡ Διοίκησις δέον νά ἱκανοποιῆται περὶ τῆς ἐπαρκούς εὐσταθείας κατὰ τὰ ἐνδιάμεσα στάδια τῆς κατακλύσεως.

(4) Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἰς ἐπιβεβαίωσιν κατόπιν ὑπολογισμῶν λαμβανόντων ὑπ' ὄψιν τὰ χαρακτηριστικὰ σχεδιάσεως τοῦ κλοῦ, τὰς διαρρυθμίσεις, τὴν μορφήν καί τὸ περιεχόμενον τῶν βλαβέντων διαμερισμάτων καθὼς καί τὴν κατανομήν, εἰδικόν βάρος καί τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐλευθέρου ἐπιφανείας τῶν ὑγρῶν. Οἱ ὑπολογισμοί εἰς θεμελιῶνται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν:-

- (α) Εἰς λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν οἰαδήποτε κενή ἢ μερικῶς πληρωμένη δεξαμενὴ, τὸ εἰδικόν βάρος τῶν μεταφερομένων φορτίων καθὼς καί οἰαδήποτε ἐκροή ὑγρῶν ἐκ τῶν βλαβέντων διαμερισμάτων.
- (β) Αἱ διαπερατότητες ὑποτίθενται ὡς ἀκολουθῶς:

Χῶροι	Διαπερατότης
Πρωριζομένοι διὰ προμηθείας	0.60
Κατελιημένοι ὑπὸ ἐνδαιτημάτων	0.95
Κατελιημένοι ὑπὸ μηχανημάτων	0.85
Κενοί	0.95

Χώροι	Διαπερατότης
Πρωριζόμενοι διά καταναλώσιμα υγρά	0 ή 0.95*
Πρωριζόμενοι δι' έτερα υγρά	0 έως 0.95*

* Οιαδήποτε τούτων συνεπάγεται τός αυστηρότερας απαιτήσεις.

** Έ διαπερατότης μερικώς πληρωμένων διαμερισμάτων δεόν να είναι σύμφωνος προς τό μεταφερόμενον ποσόν υγρού.

(γ) Έ άνωσις παντός υπερκατασκευάσματος άμέσως ύπεράνω τής κεντρικής βλάβης δέν θά λαμβάνεται ύπ' όψιν. Τά μή κατακεκλυμέ-
να τμήματα τών υπερκατασκευασμάτων πέραν τής έκτάσεως τής βλάβης, έν τούτοις, δύνανται να λαμβάνωνται ύπ' όψιν νοουμένου ότι πύδα διαχωρίζονται από τοϋ βλαβέντος χώρου δι' ύδατοστε-
γών διαφραγμάτων και ότι τηρούνται αί απαιτήσεις τής ύποπα-
ραγράφου (3)(α) τοϋ παρόντος κανονισμοϋ έν σχέσει προς τούς έν λόγω άθίκτους χώρους. Γιγγλυμωπαί ύδατοστογεΓς θύραι δυνατόν να είναι άποδεχταί είς ύδατοστογή διαφράγματα τοϋ υπερκα-
τασκευάσματος.

(δ) Έ ενέργεια ελευθέρας επιφανείας θά ύπολογίζεταί υπό γωνίαν κλίσεως 5 μοιρών δι' έκαστον άτομικόν διαμέρισμα. Έ διοί-
κησις δύναται να άπαιτη ή έπιτρέπη τόν ύπολογισμόν πών διορθώσεων ελευθέρας επιφανείας υπό γωνίαν κλίσεως μετα-
λυτέρα πών 5 μοιρών διά μερικώς πληρωμένας δεξαμενάς.

(ε) Κατά τόν ύπολογισμόν τής ενέργειας ελευθέρων έπιφανειών καταναλωσίμων υγρών θά ύποτίθεταί ότι, δι' έκαστον τύπον υγρού, τούλάχιστον έν έγκάρσιον ζεύγος ή μία μεμονωμένη κεντρική δεξαμενή έχει ελευθέραν έπιφάνειαν και ή δεξαμενή ή ό συνδυασμός δεξαμενών, ακτινες θά λαμβάνωνται ύπ' όψιν, θά είναι έκειναί ένδα ή ενέργεια πών ελευθέρων έπιφανειών είναι ή μεγαλυτέρα.

(5) Ό Πλοίαρχος παντός πετρελαιοδοξαμενοπλοίου και τό πρόσωπον τό έχον τήν εύθύνην μή αυτοπροσωμένου πετρελαιοδοξαμενοπλοίου επί τοϋ όποιου τυγχάνει έφαρμογής τό παρόν Προσάρτημα δεόν να έφορμάζωνται

1957

συμφώνως προς έγκριμένον τύπον διά -

- (α) τών σχετικῶν προς τήν εδρτωσιν καί κατανομήν τοῦ φορτίου κληρονομιῶν ἐναγκαίων διά τήν διασφάλισιν τῆς συμμορφώσεως προς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ· καί
- (β) τών δεδομένων περί τῆς ἰκανότητος τοῦ κλοῖου νά ἱκανοποιῆ ἐν περιπτώσει βλάβης τά κριτήρια εὐσταθείας ὡς καθορίζονται ὑπό τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν συνεπειῶν λόγω τῆς τυχόν ἐπιτροπείσης ἐλαστικότητος δυνάμει τῆς ὑποπαραγράφου (1)(γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

1958

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ Ι
ΥΠΑΛΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ*

Asphalt solutions = Ασφαλτικά διαλύματα
Blending Stocks = Βασικά προϊόντα όνομαίμως
Roofers Flux = Απομονωτικά στεγών
Straight Run Residue = Καθαρόν υπόλειμμα διύλισης

Oil = Έλαια

Clarified = Διυλισμένα

Crude Oil = Άργον πετρέλαιον

Mixtures containing crude oil = Μείγματα περιέχοντα άργον πετρέλαιον

Diesel Oil = Ακαθάριστον πετρέλαιον έσωτερικής καύσεως

Fuel Oil No. 4 = Βαρύ πετρέλαιον (Μαζούτ) Άρ. 4

Fuel Oil No. 5 = Βαρύ πετρέλαιον (Μαζούτ) Άρ. 5

Fuel Oil No. 6 = Βαρύ πετρέλαιον (Μαζούτ) Άρ. 6

Residual Fuel Oil = Υπόλειμμα Μαζούτ

Resid Oil = Έλαιον εδαφοδροχοποιητικών οδών

Transformer Oil = Έλαιον διά μετασχηματιστές

Lubricating Oil (excluding vegetable oil) = Αρωματικά έλαια (έξαιρουμένων των φυτικών ελαίων)

Lubricating Oils and Blending Stocks = Λιπαντικά έλαια και βασικά προϊόντα όνομαίμως

Mineral Oil = Ορυκτέλαια

Motor Oil = Αυτόκινητήλαια

Penetrating Oil = Μηχανέλαια εβνοθεύσεως

Spindle Oil = Λεπτά μηχανέλαια

Turbine Oil = Μηχανέλαια Τουρβίνων

Distillates = Προϊόντα έπεσταύσεως

Straight Run = Καθάρά προϊόντα

Final & Feed Stocks = Βασικά προϊόντα έπεσταύσεως

Gas Oil = Ακαθάριστα πετρέλαια διά μηχανές έσωτερικής καύσεως

Sludges = Προϊόντα διαβερμάνσεως

* Ο κατάλογος ούτος κατ'επίσημην περίπτωσιν έ γίνεται νό έπισημής ως περιέχων έπαντας τους τύπους πετρελαίων.

Gasoline Blending Stocks = Βασικά προϊόντα άναμείξεως βενζίνης

Alkylates - fuel = Άλκαλικά προϊόντα καυσίμων

Reformates = Άνασχηματισμένα προϊόντα

Polymer - fuel = Πολυμερισμένα προϊόντα καυσίμων

Gasolines = Βενζίνες

Casinghead (natural) =

Automotive = Βενζίνη αυτοκινήτων

Aviation = Βενζίνη αεροπλάνων

Jet Fuels = Καύσιμα αεροπλάνων

JF-1 (Κεροσίνη)

JF-3

JF-4

JF-5 (Κεροσίνη, βαρέα)

Turbo-Fuel

Kerosene (Κεροσίνη)

Mineral Spirit

Nonthe

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

1960

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ (1973)

Έκδίδεται δυνάμει τών Διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως διά τήν
Πρόληψιν τής Ρυπάνσεως υπό Πλοίων, 1973, πη έξουσιοδοτήσει τής
Κυβερνήσεως

.....
(πλήρης καθορισμός τής χώρας)

υπό
(πλήρης καθορισμός του άρμοδίου προσώπου ή οργανισμού έξουσιοδο-
τημένου δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως διά τήν
Πρόληψιν τής Ρυπάνσεως υπό Πλοίων, 1973)

Όνομα Πλοίου	Διακριτικός Αριθμός ή Σηφίον	Λιμήν Νηολο- γήσεως	Όλική χωρητικό- της

Τύπος πλοίου:

Πετρελαιοδεξαμενόπλοιον, περιλαμβανομένου πλοίου μικτού φορτίου*
φορτηγόν άσφάλτου*

Πλοιον έτερον ή πετρελαιοδεξαμενόπλοιον διαθέτον δεξαμενάς
φορτίου καί έμπέκτον είς τόν κανονισμόν 2(2) του Παραρτή-
ματος Ι τής Συμβάσεως*

Πλοιον έτερον ή έκ τών άνωτέρω άναφερομένων*

Νέον/ύφειστάμενον πλοιον*

Έμερομηνία συμβολαίου ναυπηγήσεως ή
έκτεταμένης μετατροπής

Έμερομηνία καθ'ήν έτέθη ή τρέπις ή τό πλοιον
ευρίσκετο είς ανάλογον κατασκευαστικόν στάδιον
ή καθ'ήν ήρξατο έκτεταμένη μετατροπή

Έμερομηνία παραδόσεως ή συμπληρώσεως έκτεταμένης
μετατροπής

* Διαγράφεται καταλλήλως.

ΜΕΡΟΣ Α: ΔΙ' ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοϊον εἶναι ἐρωδιασμένον:-

(προκειμένου περί πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 400 τόννων καί ἄνω)

- (α) δι' ἐξοπλισμοῦ διαχωρισμοῦ πετρελαίου/ὕδατος* (ἱκανοῦ νά προκαλῆ τήν ἐκροήν πετρελαίου περιεχομένου μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριον)· ἢ
- (β) δι' ἑνός συστήματος διηθήσεως πετρελαίου* (ἱκανοῦ νά προκαλῆ τήν ἐκροήν πετρελαίου περιεχομένου μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριον)

(προκειμένου περί πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 10,000 τόννων καί ἄνω)

- (γ) δι' ἑνός συστήματος ἐπιτηρήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀποδεομεύσεως πετρελαίου* (ἐπιπροσθέτως τοῦ (α) ἢ (β) ἀνωτέρω)· ἢ
- (δ) δι' ἐξοπλισμοῦ διαχωρισμοῦ πετρελαίου/ὕδατος ὡς καί δι' ἑνός συστήματος διηθήσεως πετρελαίου* (ἱκανοῦ νά προκαλῆ τήν ἐκροήν πετρελαίου περιεχομένου μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 15 μέρη ἀνά ἑκατομμύριον) καθ' ὑποκατάστασιν τοῦ (α) ἢ τοῦ (β) ἀνωτέρω.

λεπτομέρειαί τῶν ἀπαιτήσεων ὡς πρός τὰς ὁποίας χορηγεῖται ἀκαλλαγῆ δύναμις τοῦ κανονισμοῦ 2(2) καί 2(4) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως:

.....
.....

Παρατηρήσεις:

ΜΕΡΟΣ Β: ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ^{1 2}

Νεκρὸν βάρος μετρικὸί τόννοι· μήκος πλοίου μέτρα

Πιστοποιεῖται ὅτι τὸ πλοϊον τοῦτο:-

- (α) ἀπαιτεῖται νά κατασκευασθῆ συμφώνως πρός καί ἀνταποκρίνεται πρός³
- (β) δέν ἀπαιτεῖται νά κατασκευασθῆ συμφώνως πρός³
- (γ) δέν ἀπαιτεῖται νά κατασκευασθῆ συμφώνως πρός, ἀλλ' ἀνταποκρίνεται πρός³

τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 24 τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως.

* Διαγράψατε καταλλήλως.

1. Τό μέρος τοῦτο δέον νά συμπληροῦται ἐν σχέσει πρός πετρελαιοδεξαμενόπλοια, περιλαμβανομένων τῶν πλοίων μικτοῦ φορτίου καί τῶν φορτηγῶν ἀσφάλτου. Ὅσον ἀφορᾷ δέ εἰς τὰς ἐγγράφας ἐκείνας αἱτινες εἶναι ἐφαρμοστέοι αὐταί δέον νά συμπληροῦνται ἐν σχέσει πρός πλοία ἕτερα ἢ πετρελαιοδεξαμενόπλοια κατασκευαζόμενα καί χρησιμοποιούμενα διὰ τήν μεταφορὰν πετρελαίου ὑπὸ μορφὴν χυδῆν φορτίου συνολικοῦ ὄγκου 200 κυβικῶν μέτρων καί ἄνω.
2. Τό μέρος Β δέν ἀπαιτεῖται νά ἐκαναλαμβάνεται εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν τὸ ἐκδιδομένον εἰς οἰονδήποτε πλοϊον ἕτερον ἢ τῶν ἐν τῇ ὑποσημειώσῃ 1 ἀναφερομένων.
3. Διαγράψατε καταλλήλως.

Ἡ χωρητικότητα τῆς δεξαμενῆς διαχωρισμένου ἔρματος εἶναι
 κυβικά μέτρα καί ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13
 τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως.

Τὸ διαχωρισμένον ἔρμα κατανέμεται ὡς ἑξοῦς:-

Δεξαμενὴ	Ποσότης	Δεξαμενὴ	Ποσότης

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

Ὅτι τὸ κλοβὸν ἔχει ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 4
 τοῦ Παραρτήματος I τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν Πρόληψιν τῆς
 ῤυπάνσεως ὑπὸ Πλοίων 1973, ἀφορῶσαν εἰς τὴν πρόληψιν τῆς διὰ κε-
 τρελαίου ῤυπάνσεως καί

Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις δεικνύει ὅτι ἡ δομὴ, ὁ ἐξοπλισμὸς, τὰ ἐξαρτή-
 ματα, αἱ διαρρυθμίσεις καί τὸ ὑλικόν τοῦ κλοβου ὡς καί ἡ κατάστασις
 τούτων εἶναι ἀπὸ πύσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καί ὅτι τὸ κλοβὸν
 ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐφαρμοσίμους ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος
 I τῆς Συμβάσεως.

Τὸ παρὸν Πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι
 ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ἐνδιαμέσου/ων ἐπιθεωρήσεως/ων κατὰ διαστή-
 ματα

Ἐξεδόθη ἐν
 (τόπος ἐκδόσεως Πιστοποιητικοῦ)

..... 19 ..
 (Ἐπιγραφή τοῦ δεδόντος ἐξουσιοδοτη-
 μένου λειτουργοῦ τοῦ ἐκδίδοντος
 τὸ Πιστοποιητικόν)

(Σφραγὶς τῆς ἐκδόσεως Ἀρχῆς)

Ὁπισθογράφοις ἀφορῶσα εἰς ὑφιστάμενα κλοβὰ⁴

Διὰ τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι τὸ κλοβὸν τοῦτο ἔχει οὕτως ἐξο-
 κλισθῆ ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως
 διὰ τὴν Πρόληψιν τῆς ῤυπάνσεως ὑπὸ Πλοίων 1973, ὡς αὐταὶ ἐφαρμόζονται ἐπὶ
 ὑφιστάμενων κλοβῶν τρία ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς
 Συμβάσεως.

Ἐπιγραφή
 (Ἐπιγραφή δεδόντος ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ)

Τόπος ἐπισθογραφῆσεως

Ἡμερομηνία ἐπισθογραφῆσεως

(Σφραγὶς τῆς Ἀρχῆς)

ο Τέλος τοῦ Κέρους Β.

4 Ἡ ἐπιγραφή αὕτη δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ἐπαναλαμβάνεται εἰς Πιστοποιητικόν
 ἕτερον κλίβου τοῦ πρώτου Πιστοποιητικοῦ τοῦ ἐκδιδόμενου εἰς οἰονομή-
 ποτε κλοβόν.

1963

Ένδιδμερος Έπιθεώρησις

Διά τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι κατὰ τήν ὑπό τοῦ Κανονισμοῦ 4(1)(γ) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως ἀπαιτουμένην ἐνδιδμεσον ἐπιθεώρησιν, τό πλεον τοῦτο καί ἡ κατάστασις τούτου ἀποκαλύπτεται ὅτι βνταποκρίνεται πρός τὰς συναφεῖς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεδντως ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ

Τόπος
Ἡμερομηνία

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

Δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 8(2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Πιστοποιητικοῦ παρατείνεται μέχρι

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεδντως ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ

Τόπος
Ἡμερομηνία

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

ΠΡΟΧΑΡΤΗΡΙΑ ΙΙΙ

ΤΥΠΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

I - ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ¹

Όνομα πλοίου

Όλική εἰς κυβικά μέτρα χωρητικότης τοῦ πλοίου πρὸς μεταφορὰν φορτίου

Ἀπόπλους ἐκ (ἡμερομηνία)..... πρὸς..... (ἡμερομηνία).....

(α) Εὐρώσεις φορτίου πετρελαίου

1. Ἡμερομηνία καὶ τόκος φορτώσεως			
2. Τύποι φορτωθέντος πετρελαίου			
3. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ών) εἰς ἣν(ἄς) ἐγένετο ἡ εὐρώσις			
4. Ἐλεῖοιμον τῶν καταλλήλων βαλβίδων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν βαλβίδων διακοπῆς συγκοινωνίας ἅμα τῇ συμπληρώσει τῆς φορτώσεως ²			

Ὁ ὑπογεγραμμένος βεβαίωσθε ὅτι ἐπιπροσθέτως τῶν ἀνωτέρω, ἔπεισαι αἱ βαλβίδες θαλάσσης, αἱ βαλβίδες ἀποδεσμεύσεως ἐκ τοῦ πλοίου, καὶ συνδέσεις καὶ ἀλληλοσυνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν σωληνοαγωγῶν, ἠσφαλίσθησαν ἅμα τῇ συμπληρώσει τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός

Πλοίαρχος

1 Τὸ παρὸν μέρος δεόν νά συμπληροῦται ἐν σχέσει πρὸς πετρελαιοδεξαμενόπλοια περιλαμβανομένων τῶν πλοίων μικτοῦ φορτίου καὶ τῶν φορτηγῶν ἀφορᾶν, ὅσον ἀφορᾷ δὲ εἰς τὰς ἐγγραφὰς ἐκεῖνας αἵτινες εἶναι ἐφαρμόσιμοι, αὗται δεόν νά συμπληροῦνται ἐν σχέσει πρὸς πλοία ἕτερα ἢ πετρελαιοδεξαμόπλοια κατασκευαζόμενα καὶ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίου ὑπὸ μορφήν χυδῆν φορτίου συνολικοῦ ὄγκου 200 κυβικῶν μέτρων καὶ ἀνω. Τὸ παρὸν μέρος δέν ἀπαιτεῖται νά ἐπαναλαμβάνεται εἰς τὸ Βιβλίον Καταγραφῆς Πετρελαίου τὸ ἐκδιδόμενον εἰς οἰονδήποτε πλοῖον ἕτερον ἢ τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων.

2 Κατάλληλοι βαλβίδες καὶ παρόμοιοι συσκευαί εἶναι ἐκεῖναι αἵτινες ἀναφέρονται ἐν τοῖς Κανονισμοῖς 20(2)(α)(111), 123 καὶ 24 τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως.

(β) Έσωτερική μετάγγις φορτίου πετρελαίου διαρκούντος του πλοῦ

5. Ημερομηνία έσωτερικής μεταγγίσεως			
6. Διακριτικά δεξαμενής(ων)	(i)	Από	
	(ii)	Είς	
7. Έξεκινώθη(σαν)ή(αί) είς τό 6(1) άνα- φερθεία(αι) δεξαμενή(αί);			

Ο ύπογεγραμμένος βεβαιού ότι έπιπροσθέτως των άνωτέρω, άκασαι αί βαλβίδες θαλάσσης, αί βαλβίδες άποδεομεύσεως έκ του πλοίου, αί συνδέσεις και άλληλοσυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληναγωγών, ήσφαλίσθησαν άμα τή συμπληρώσει τής έσωτερικής μεταφορς του φορτίου πετρελαί

Ημερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος άξιωματικός
Πλοίαρχος

(γ) Έκφόρτωις φορτίου πετρελαίου

8. Ημερομηνία και τόπος έκφορτώσεως			
9. Διακριτικά τής(των) δεξαμενής(ων) έξ ής(ων) έγένετο ή έκφόρτωις			
10. Έξεκινώθη(σαν) ή(αί) δεξαμενή(αί)			
11. Άνοιγμα των καταλλήλων βαλβίδων των δεξαμενών φορτίου και των βαλβίδων διακοπής συγκοινωνίας πρό τής έκφορτώσεως φορτίου ²			
12. Κλείσιμον των καταλλήλων βαλβίδων των δεξαμενών φορτίου και των βαλ- βίδων διακοπής συγκοινωνίας άμα τή συμπληρώσει τής έκφορτώσεως ²			

Ο ύπογεγραμμένος βεβαιού ότι έπιπροσθέτως των άνωτέρω, άκασαι αί βαλβίδες θαλάσσης, αί βαλβίδες άποδεομεύσεως, έκ του πλοίου, αί συνδέσεις και άλληλοσυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληναγωγών, ήσφαλίσθησαν άμα τή συμπληρώσει τής έκφορτώσεως του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος άξιωματικός
Πλοίαρχος

2 Κατάλληλοι βαλβίδες και παρόμοιοι συσκευαί είναι έκείνοι αίτινες άναφέρονται έν τολς κανονισμοίς 20(2)(α)(iii), 23 και 24 του Παράρτηματος I τής Σύμβάσεως.

(δ) Έρματίοις δεξαμενῶν φορτίου

13. Διακριτικὰ έρματιοθείσης(ών) δεξαμενής(ών)			
14. Ήμερομηνία καί θέσις τοῦ κλοῦου κατά τήν έναρξιν τῆς έρματίσεως			
15. Έάν έγένετο χρῆσις βαλβίδων συνδεου- σῶν αγωγούς φορτίου καί αγωγούς δια- κεχωρισμένου έρματος, δώσατε χρόνον, ήμερομηνίαν καί θέσιν τοῦ κλοῦου όταν α) βαλβίδες(α) ήνοιχθησαν, καί (β) έκλεισθησαν			

Ὁ ύπογεγραμμένος βεβαίος ότι έπιπροσθέτως τῶν άνωτέρω, άπασαι
αί βαλβίδες θαλάσσης, αί βαλβίδες άποδεσμεύσεως έκ τοῦ κλοῦου, οί συνδέ-
σεις καί άλληλοσυνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληναγωγῶν, ήσα-
λίσθησαν άμα τῆ συμκλήρωσει τῆς έρματίσεως.

Ήμερομηνία έγγραφῆς Ὑπεύθυνος άξιωματικός
Πλοίαρχος

(ε) Καθαρισμός δεξαμενῶν φορτίου

16. Διακριτικὰ καθαριοθείσης(ών) δεξαμενής(ών)			
17. Ήμερομηνία καί διάρκεια καθαρισμοῦ			
18. Μέθοδοι καθαρισμοῦ ³			

Ήμερομηνία έγγραφῆς Ὑπεύθυνος άξιωματικός
Πλοίαρχος

³ Καθαρισμός διά χειροκινήτου μάνικας, μηχανικῆς κλύσεως καί/ή
χημικοῦ καθαρισμοῦ. Ὅσοις διενεργῆται χημικός καθαρισμός, ή
περὶ τῆς πρόκειται χημική οὐσία καί ή χρησιμοποιουμένη ποσότης
δέον νά αναφέρονται.

1967

(στ) 'Αποδέομευοις ἀκαθάρτου ἔρματος

19. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων)			
20. Ἡμερομηνία καί θέοις τοῦ κλοῦου κατὰ τὴν ἔναρξιν ἀποδεομεύσεωσ ἐντόσ τῆσ θαλάσσεσ			
21. Ἡμερομηνία καί θέοις τοῦ κλοῦου κατὰ τὸ πέρασ τῆσ ἀποδεομεύσεωσ ἐντόσ τῆσ θαλάσσεσ			
22. Ταχύτησ(εσ) τοῦ κλοῦου διαρκούσεσ τῆσ ἀποδεομεύσεωσ			
23. Πόσοτησ ἀποδεομευθελοσ ἐντόσ τῆσ θαλάσσεσ			
24. Ποσότησ ῥυπανθέντοσ ὕδατοσ δπερ διωχετεῦθη εἰσ ἰζηματοσὺλλέκτριαν (σ) δεξαμενῆ(σ) (δώσατε τὰ διακριτικὰ ἰζηματοσὺλλέκτριασ(ων) δεξαμενῆσ(ων))			
25. Ἡμερομηνία καί λιμὴν ἀποδεομεύσεωσ εἰσ ἔγκαταστώσεισ ὑποβοηθῆσ ἔηράσ (ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφαρμδοιομοσ)			
26. Οἰονδήκοτε τμήμα τῆσ ἀποδεομεύσεωσ διενηργῆθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ οκότουσ, ἐάν ναί, διὰ πόσον χρόνον;			
27. Ἦοκεἶτο οἰοσδήκοτε σνήθησ ἔλεγχοσ ἐπί τῆσ ἐκροθῆσ καί τῆσ ἐπιφανείασ τῶν ὕδάτων ἐν τῆ περιοχη τῆσ ἀποδεομεύσεωσ;			
28. Παρετηρήθη οἰονδήκοτε πετρέλαιον ἐπί τῆσ ἐπιφανείασ τῶν ὕδάτων ἐν τῆ περιοχη τῆσ ἀποδεομεύσεωσ;			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆσ Ὑπεῦθυνοσ ἀξιωματικὸσ

Πλοίαρχοσ

(ζ) 'Αποδέσμευσις ύδατος εξ ίζηματοσυλλεκτηριών δεξαμενών

29.	Διακριτικά ίζηματοσυλλεκτηρίας (ών) δεξαμενής (ών)			
30.	Χρόνος καθιζήσεως από της τελευταίας είσαγωγής ύπολειμμάτων, ή			
31.	Χρόνος καθιζήσεως από της τελευταίας αποδεομεύσεως			
32.	'Ημερομηνία, χρόνος και θέσις του πλοίου κατά την έναρξιν της αποδεομεύσεως			
33.	Βολιδοσκοπήσις συνολικού περιεχομένου κατά την έναρξιν της αποδεομεύσεως			
34.	Βολιδοσκοπήσις της διαχωριστικής κοινής επιφανείας πετρελαίου/ύδατος κατά την έναρξιν της αποδεομεύσεως			
35.	Κυρία ποσότης αποδεομευθείσα και ποσοστόν αποδεομεύσεως			
36.	Τελική ποσότης αποδεομευθείσα και ποσοστόν αποδεομεύσεως			
37.	'Ημερομηνία, χρόνος και θέσις του πλοίου κατά τό πέρας της αποδεομεύσεως			
38.	Ταχύτης (τες) του πλοίου διαρκούσης της αποδεομεύσεως			
39.	Βολιδοσκοπήσις της διαχωριστικής κοινής επιφανείας πετρελαίου/ύδατος κατά τό πέρας της αποδεομεύσεως			
40.	Οίονδήποτε τμήμα της αποδεομεύσεως διενηργήθη κατά την διάρκειαν του σκότους, εάν ναί, διά πόσον χρόνον;			
41.	'Ηχεϊστο οίονδήποτε συνήθης έλεγχος επί της έκροής και της επιφανείας των υδάτων εν τη περιοχῇ της αποδεομεύσεως;			
42.	Παρατηρήθη οίονδήποτε πετρέλαιον επί της επιφανείας των υδάτων εν τη περιοχῇ της αποδεομεύσεως;			

'Ημερομηνία έγγραφης 'Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(η) Διευθέτησις τῆς τύχης ὑπολειμμάτων

43. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων)			
44. Ποσότης διευθετηθεῖσα ἐξ ἐκδότης δεξαμενῆς			
45. Μέθοδοι διευθέτησεως τῆς τύχης ὑπολειμμάτων: (α) εἰς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς (β) Ἀνάμειξις μετὰ τοῦ φορτίου (γ) Μετάγγισις εἰς ἑτέραν(ας) δεξαμενὴν(ας) (δῶσατε διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων)) (δ) Ἄτερα μέθοδος (ἀναφέρατε ταύτην)			
46. Ἡμερομηνία καὶ ἄλιμν ἐξ ὧν ἐγένετο ἡ διευθέτησις τῆς τύχης ὑπολείματος			
Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός			
Πλοίαρχος			
(θ) Ἀποδέσμευσις καθαροῦ ἔρματος περιεχομένου ἐντὸς δεξαμενῆς φορτίου			
47. Ἡμερομηνία καὶ θέσις τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἀποδεσμεύσεως καθαροῦ ἔρματος			
48. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων) ἐξ ἧς(ων) ἐγένετο ἡ ἀποδέσμευσις			
49. Παρέμεινε(αν) κενή(αί) ἢ(αί) δεξαμενὴ(αί) ἅμα τῇ συμπληρώσει;			
50. Θέσις τοῦ πλοίου ἅμα τῇ συμπληρώσει ἐάν αὕτη διαφέρῃ τῆς ἐν τῷ 47 τοιαύτης			
51. Θίονδήποτε τμήμα τῆς ἀποδεσμεύσεως διενηργήθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σκότου, ἐάν ναί, διὰ πόσον χρόνον;			
52. Ἦοχετο οἰοσθήποτε συνήθης ἔλεγχος ἐπὶ τῆς ἐκροῆς καὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑδάτων ἐν τῇ περιοχῇ τῆς ἀποδεσμεύσεως;			
53. Παρατηρήθη οἰοσθήποτε πετρέλαιον ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑδάτων ἐν τῇ περιοχῇ τῆς ἀποδεσμεύσεως;			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός

Πλοίαρχος

- (ι) 'Αποδέσμευσις ἐκ τοῦ κλύου τῶν περιεχόντων πετρελαίου υδάτων τοῦ κύτους ἃτινα συνεσωρεύθησαν εἰς τὰ μηχανοστάσια καθ' ὄν χρόνον τοῦτο εὐρίσκεται ἐντός λιμένου⁴

54. Λιμὴν			
55. Διάρκεια παραμονῆς			
56. Ποσότης διευθετηθεῖσα			
57. Ἡμερομηνία καὶ τόπος διευθετήσεως			
58. Μέθοδος διευθετήσεως (ἀναφέρατε κατὰ κόσμον ἐχρησιμοποιήθη διαλογεῦς)			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος δέξιματικός

Πλοίαρχος

- (κ) Τυχαῖαι ἢ ἕτεραι ἔκτακτοι ἀποδεσμεύσεις πετρελαίου

59. Ἡμερομηνία καὶ χρόνος συμβάντος			
60. Στιγμὰ ἢ θέσις τοῦ κλύου κατὰ τὸν χρόνον τοῦ συμβάντος			
61. Ποσότης κατὰ προσέγγισιν καὶ τύπος πετρελαίου			
62. Συνθήκαι ἀποδεσμεύσεως ἢ διαφυγῆς, οἱ λόγοι αὐτῆς καὶ γενικαί παρατηρήσεις			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος δέξιματικός

Πλοίαρχος

4. Ὅσακις ἢ ἀντλία λειτουργῆ αὐτομάτως καὶ ἀποδεσμευῆ μέσω διαλογέως πάντοτε, ἀρκεῖ νὰ σημειοῦται δι' ἐκάστην ἡμέραν "Αὐτόματος ἀποδέσμευσις ἐκ τοῦ κύτους μέσω διαλογέως".

(λ) Ἐπῆρξε ποτέ διακοπή τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος ἐπιτηρίσεως καὶ ἐλέγχου καθ' ἣν στιγμήν ἐπραγματοποιεῖτο ἀποδέσμευσις ἐκ τοῦ πλοίου; Ἐάν ναι, ἀναφέρατε χρόνον καὶ ἡμερομηνίαν διακοπῆς, χρόνον καὶ ἡμερομηνίαν ἀποκαταστάσεως καὶ ἐπιβεβαιώσατε ὅτι πῦτο ὠφέλιμο εἰς βλάβην τοῦ ἐξοπλισμοῦ ἀναφέροντες τὴν αἰτίαν εἰάν εἶναι γνωστή

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός
Πλοίαρχος

(μ) Πρόσθετοι τρόποι λειτουργίας καὶ γενικαί παρατηρήσεις

Διὰ πετρελαιοδεξαμενόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 150 τόννων λειτουργοῦντα συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 15(4) τοῦ Παραρτήματος I τῆς Συμβάσεως, ἡ Διοίκησις δεόντως καθιερώσῃ ἐν κατάλληλον βιβλίον καταγραφῆς πετρελαίου.

Διὰ φορτηγὰ ἀσφάλτου, ἡ Διοίκησις δύναται νὰ καθιερώσῃ ξεχωριστόν βιβλίον καταγραφῆς πετρελαίου χρησιμοποιοῦσα τὰ τμήματα (α), (β), (γ), (ε), (η), (θ), (κ) καὶ (μ) τοῦ παρόντος τύπου βιβλίου καταγραφῆς πετρελαίου.

II - ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΤΕΡΑ Η ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΛΟΓΙΑ

Όνομα πλοίου
 Λειτουργίας από(ήμερομηνία), μέχρι(ήμερομηνία)

(α) Έρματίσις και καθαρισμός δεξαμενών πετρελαιοειδών κούρσιμων

1. Διακριτικά έρματιοθείσης(ών) δεξαμενής(ών)			
2. Κατά πόσον αυτά έχουν καθαρισθή από της τελευταίας φοράς καθ'ήν περιεχόντων πετρελαίων, εάν όχι, τύπος πετρελαίου χρησιμοποιήσας μεταφερομένου			
3. Ήμερομηνία και θέσις του πλοίου κατά την έναρξιν του καθαρισμού			
4. Ήμερομηνία και θέσις του πλοίου κατά την έναρξιν της έρματίσεως			

Ήμερομηνία έγγραφης Υπεύθυνος αξιωματικός
 Πλοίαρχος

(β) Αποδέσμευσις ακαθάρτου έρματος ή υδάτων καθαρισμού εκ των αναφερομένων εν τῷ τμήματι (α) δεξαμενών

5. Διακριτικά δεξαμενής(ών)			
6. Ήμερομηνία και θέσις του πλοίου κατά την έναρξιν της αποδεσμεύσεως			
7. Ήμερομηνία και θέσις του πλοίου κατά τό πέρας της αποδεσμεύσεως			
8. Ταχύτης(ες) πλοίου διαρκούσης της αποδεσμεύσεως			
9. Μέθοδος αποδεσμεύσεως (αναφέρατε κατά πόσον έπραγματοποιήθη εις έγκραστατά σεις ύποδοχής ή μέσω έγκατεστημένου έξοπλισμού)			
10. Ποσότης αποδεσμευθείσα			

Ήμερομηνία έγγραφης Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(γ) Διευθετήσεις της τύχης υπολειμμάτων

11. Ποσότης υπολειμμάτων συγκρατηθέντων επί του κλοίου.			
12. Μέθοδοι διευθέτησης της τύχης υπολειμμάτων: (α) εἰς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς (β) ἀνάμειξις μετὰ τοῦ ἐπομένου φορτίου καυοίμων (γ) μεταγγίσεις εἰς ἕτεραν δεξαμενὴν (δ) ἕτερα μέθοδος (ἀναφέρατε ταύτην)			
13. Ἡμερομηνία καὶ λιμὴν εἰς ὃν ἐγένετο ἡ διευθέτησις τῆς τύχης τῶν υπολειμμάτων			
Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός..... Πλοίαρχος			
(δ) Ἀποδέσμευσις ἐκ τοῦ κλοίου τῶν περιεχόντων πετρελαίου ὑδάτων τοῦ κύτους ἅτινα συνεωρεύθησαν εἰς τὰ μηχανοστάσια καθ' ὃν χρόνον τοῦτο εὐρίσκειται ἐντὸς λιμένος ⁵			
14. Λιμὴν			
15. Διάρκεια παραμονῆς			
16. Ποσότης ἀποδεσμευθεῖσα			
17. Ἡμερομηνία καὶ τόπος ἀποδεσμεύσεως			
18. Μέθοδος ἀποδεσμεύσεως: (α) μέσῳ ἐξοπλισμοῦ διαχωρισμοῦ πετρελαίου-ὑδατος* (β) μέσῳ διηθητικοῦ σποτήματος* (γ) μέσῳ ἐξοπλισμοῦ διαχωρισμοῦ πετρελαίου-ὑδατος καὶ τινος διηθητικοῦ σποτήματος* (δ) εἰς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὑπεύθυνος ἀξιωματικός

Πλοίαρχος

5. Ὅσκις ἡ ἀντλία λειτουργῆ αὐτομάτως καὶ ἀποδεσμεύῃ μέσῳ διαλογέως πάντοτε, ἄρχει νὰ σημειοῦται δι' ἐκάστην ἡμέραν "Αὐτόματος ἀποδέσμευσις ἐκ τοῦ κύτους μέσῳ διαλογέως".

(ε) Τυχαία ή έτεραι έκτακτοι άποδεσμεύσεις πετρελαίου

19.	Ήμερομηνία και χρόνος συμβάντος			
20.	Στίγμα ή θέσις του πλοίου κατά τον χρόνο του συμβάντος			
21.	Ποσότης κατά προσέγγισιν και τύπος πετρελαίου			
22.	Συνθήκαι άποδεσμεύσεως ή διαφυγής, οί λόγοι αύτης και γενικά παρατηρήσεις			

Ήμερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος αξιωματικός
Πλοίαρχος

(στ) Υπήρξε ποτέ διακοπή της λειτουργίας του συστήματος έπιτηρήσεως και έλέγχου καθ'ήν στιγμήν έπραγματοποιεΐτο άποδεσμευσις εκ του πλοίου; Εάν ναι, αναφέρατε χρόνο και ήμερομηνίαν διακοπής καθώς και χρόνο και ήμερομηνίαν άποκαταστάσεως και έπιβεβαιώσατε ότι τούτο ώφείλετο εις τινα βλάβην του έξοπλισμού, αναφέροντες την αίτίαν εάν είναι γνωστή.

Ήμερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος αξιωματικός
Πλοίαρχος

(ζ) Διά νέα πλοία όλικής χωρητικότητας 4,000 τόννων και άνω: έχουν μεταφέρει άκάθαρτον έρμα εντός δεξαμενών κεντραιοείδων καυσίμων;
Ναι/Όχι

Έάν ναι, αναφέρατε ποια δεξαμενάί μετέφερον τοιούτο έρμα και ποια ή μέθοδος άποδεσμεύσεως τούτου

Ήμερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος αξιωματικός
Πλοίαρχος

(η) Πρόσθετοι τρόποι λειτουργίας και γενικά παρατηρήσεις

Ήμερομηνία έγγραφής Υπεύθυνος αξιωματικός
Πλοίαρχος

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΎΓΙΑΝΣΗΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ
 ΙΤΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΜΟΡΦΗΝ ΧΥΔΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Κανονισμός 1

Όροι

Διά τους σκοπούς του παρόντος Προσαρτήματος:

- (1) "Δεξαμενόπλοιοι χημικών ουσιών" σημαίνει πλοιοι κατασκευασθέν ή διαρρυθμισθέν πρωτίτως διά τήν μεταφοράν φορτίου έπιβλαβών ύγρων ουσιών υπό μορφήν χυδών φορτίου καί περιλαμβάνει "πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι", ώς τούτο όρίζεται έν τώ Παραρτήματι Ι τής παρούσης Συμβάσεως, όσάκις μεταφέρη φορτίον ή έν μέρει φορτίον έπιβλαβών ύγρων ουσιών υπό μορφήν χυδών οφρτίου.
- (2) "Καθαρόν έρμα" σημαίνει τό έρμα όπερ μεταφέρεται έντός δεξαμενής ήτις, άφ' ότου διά τελευταίαν φοράν έχρησιμοποιήθη διά τήν μεταφοράν φορτίου περιέχοντος ούσιαν τινά τής Κατηγορίας Α, Β, Γ ή Δ, έχει πλήρως καθαρισθή καί τά έκ ταύτης προελθόντα ύπολείμματα έχουν άποδεσμευθή, αύτη δε έξεκενώθη συμφώνως πρός τάς εΐκειλάς άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (3) "Διαχωρισμένον έρμα" σημαίνει έρμα ύδατος είλουγόμενον έντός δεξαμενής τινος πλήρως διαχωρισμένης άπό του φορτίου καί του συστήματος πετρελαιοειδών καυοίμων καί μονίμως προωρισμένης διά τήν μεταφοράν έρματος ή διά τήν μεταφοράν έρματος ή φορτίου κλήν πετρελαίου ή έπιβλαβών ύγρων ουσιών ώς διαφοροτρόπως καθορίζονται έν τούς Παραρτήμασι τής παρούσης Συμβάσεως.
- (4) "Ελληιοτερά ξηρά" είναι ώς καθορίζεται έν τώ Κανονισμώ 1(1) του Παραρτήματος Ι τής παρούσης Συμβάσεως.
- (5) "Υγραί ούσιαι" είναι αί έχουσαι πίεσιν έξατμώσεως μη ύπερβαίνουσαν τό 2.8 kgr/cm² υπό θερμοκρασίαν 37.8° C.
- (6) "Έπιβλαβής ύγρά ούσιαι" σημαίνει πάσαν έν τώ Παραρτήματι ΙΙ του παρόντος Παραρτήματος άναγραφομένην ούσιαν ή προσωρινώς εκτιμωμένην δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 3(4) ώς έμπίπτουσαν έντός τής Α, Β, Γ ή Δ Κατηγορίας.

(7) "Είδεική περιοχή" σημαίνει θαλασσίαν τινα περιοχήν ένθα, δι' άνεγνω-
ρισμένους τεχνικούς λόγους σχετικούς πρὸς τήν άκεανογραφικήν καί οίχο-
λογικήν αὐτῆς κατάστασιν, καθώς καί πρὸς τήν εἰδιόχουσαν ναυτιλιακήν
αὐτῆς κίνησιν άπαιτεῖται ἡ υἱοθέτησις εἰδικῶν ύποχρεωτικῶν μεθόδων
προλήψεως τῆς δι' έπιβλαβῶν ύγρῶν ούσιῶν ρύπανσεως τῆς θαλάσσης.

Εἰδικαί περιοχαί θά εἶναι:

- (α) Ἡ Περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης, καί
- (β) Ἡ Περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

(8) "Περιοχή Βαλτικῆς Θαλάσσης" εἶναι ἡ έν τῷ Κανονισμῷ 10(1)(β)
τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως ὀριζομένη.

(9) "Περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης" εἶναι ἡ έν τῷ Κανονισμῷ 10(1)(γ)
τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως ὀριζομένη.

Κανονισμός 2

Ἐφαρμογή

(1) Ἐκτός εάν άλλως ῥητῶς προβλέπεται, αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος
Παραρτήματος τυγχάνουν ἐφαρμογῆς ἐφ' άπάντων τῶν κλοίων άτινα μετα-
φέρουν ἐπιβλαβεῖς ύγράς ούσίαις ύπό μορφήν χύδην φορτίου.

(2) Ὅσακις φορτίον τι ύποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτή-
ματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως μεταφέρεται έντός χώρου φορτίου δεξαμε-
νοκλοίου χημικῶν ούσιῶν, αἱ οίκεσαι άπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος I τῆς
παρούσης Συμβάσεως θά τυγχάνουν ἐπίσης ἐφαρμογῆς.

(3) Ὁ Κανονισμός 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐφαρμόζεται μόνον
ἐπί κλοίων μεταφερόντων ούσίαις αἵτινες διά σκοπούς ἐλέγχου τῆς άπο-
δεσμεύσεως ἐταξινομήθησαν έν τῇ Α, Β ἢ Γ Κατηγορίᾳ.

Κανονισμός 3

Ἐξινδμήσις καί Ἐναγραφή τῶν Ἐπιβλαβῶν Ἰγρῶν Ούσιῶν
εἰς Κατάλογον

(1) Διά τούς σκοπούς τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Παραρτήματος,

πλην του Κανονισμού 13, οι επιβλαβείς ύγροι ούσιαι διαιρούνται
είς τέσσαρας κατηγορίας ως ακόλουθως:-

- (α) Α Κατηγορία - 'Επιβλαβείς ύγροι ούσιαι αΐτινες, άποδεσμευόμεναι έντός της θαλάσσης συνεκείγ έργασιών καθαρισμού ή άποβολής έρματος δεξαμενής, παρουσιάζουν μέγιστον κίνδυνον είτε διά τούς θαλασσίους πλουτοπαραγωγικούς πόρους είτε διά την άνθρωπίνην υγείαν ή προκαλούν σοβαράν βλάβην τών θελγήτρων ή έτέρων νομίμων χρήσεων της θαλάσσης και ώς έκ τούτου δικαιολογούν την έφαρμογήν αύστηρών μέτρων κατά της ρυπάνσεως.
- (β) Β Κατηγορία - 'Επιβλαβείς ύγροι ούσιαι αΐτινες, άποδεσμευόμεναι έντός της θαλάσσης συνεκείγ έργασιών καθαρισμού ή άποβολής έρματος δεξαμενής, παρουσιάζουν κίνδυνον είτε διά τούς θαλασσίους πλουτοπαραγωγικούς πόρους είτε διά την άνθρωπίνην υγείαν ή προκαλούν βλάβην τών θελγήτρων ή έτέρων νομίμων χρήσεων της θαλάσσης και ώς έκ τούτου δικαιολογούν την έφαρμογήν είδικών μέτρων κατά της ρυπάνσεως.
- (γ) Γ Κατηγορία - 'Επιβλαβείς ύγροι ούσιαι αΐτινες, άποδεσμευόμεναι έντός της θαλάσσης συνεκείγ έργασιών καθαρισμού ή άποβολής έρματος δεξαμενής, παρουσιάζουν ήσσονα κίνδυνον είτε διά τούς θαλασσίους πλουτοπαραγωγικούς πόρους είτε διά την άνθρωπίνην υγείαν ή προκαλούν ήσσονα βλάβην τών θελγήτρων ή έτέρων νομίμων χρήσεων της θαλάσσης και ώς έκ τούτου άπαιτούν την έπιβολήν είδικών όρων λειτουργίας.
- (δ) Δ Κατηγορία - 'Επιβλαβείς ύγροι ούσιαι αΐτινες, άποδεσμευόμεναι έντός της θαλάσσης συνεκείγ έργασιών καθαρισμού ή άποβολής έρματος δεξαμενής, παρουσιάζουν έμφρανή κίνδυνον είτε διά τούς θαλασσίους πλουτοπαραγωγικούς πόρους είτε διά την άνθρωπίνην υγείαν ή προκαλούν έλαχίστην βλάβην τών θελγήτρων ή έτέρων νομίμων χρήσεων της θαλάσσης και ώς έκ τούτου άπαιτούν να καταβληθή ποία τις προσοχή είς τούς όρους έργασιών.

(2) Κατευθυντήριοι γραμμαί διά τήν ταξινομήσιν έπιβλαβών υγρών ούσιών παρέχονται έν τῷ Προσαρτήματι I τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ὁ κατάλογος τῶν μεταφερομένων ὑπό μορφήν χύδην φορτίου καί νῦν ταξινομημένων έπιβλαβών υγρών ούσιών, αἵτινες ὑπόκεινται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Προσαρτήματος, έκτίθεται έν τῷ Προσαρτήματι II τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ὅσάκις σκοπεῖται ἡ μεταφορά υγρῶς τινοῦ ούσίᾳς ὑπό μορφήν χύδην φορτίου, ἣτις δέν ἔχει ταξινομηθῆ δύναμει τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ έκτιμηθῆ ὡς προβλέπεται έν τῷ Κανονισμῷ 4(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, αἱ ἀναμεμειγμέναί εἰς τήν σχοιζομένην έπιχειρήσιν Κυβερνήσεις τῶν Κερῶν τῆς Συμβάσεως ὀφείλουν νά υἰοθετοῦν καί συμφωνοῦν επί μιᾶς προσωρινῆς έκτιμήσεως διά τήν σκοπομένην έπιχειρήσιν επί τῆ βῶσει τῶν έν τῇ παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναφερομένων κατευθυντηρίων γραμμῶν. Μέχρις ὅτου έπιτευχθῆ κλήρησ συμφωνία μεταξύ τῶν ἀναμεμειγμένων Κυβερνήσεων, ἡ ούσία θά μεταφέρεται ὑπό τούς κλέσιν αὐτοηρούς προτεινομένους ὄρους. Τό ταχύτερον δυνατόν, ἀλλ' οὐχί ἀργότερον τῶν ένενήκοντα ἡμερῶν ἐπό τῆς μεταφορᾶς αὐτῆς τό πρῶτον, ἡ ένδιαφερομένη Διοίκησις ὀφείλει νά γνωστοποιήσῃ πρός τόν Ὅργανισμόν καί νά παρῶσῃ λεπτομερείᾳς περί τῆς ούσίᾳς καί τῆς προσωρινῆς έκτιμήσεως διά ταχείαν κυκλοφορίαν μεταξύ κόντων τῶν Κερῶν πρός ένήμερωσιν αὐτῶν καί πρός εξέτασιν ὑπ' αὐτῶν. Εἰς τήν Κυβερνήσιν έκάστου Κέρουθ θά παρέχεται προθεσμία ένενήκοντα ἡμερῶν, έντός τῆς ὁποίας αὐτή θά ἀποστέλλῃ πρός τόν Ὅργανισμόν τὰς παρατηρήσεις της πρός τόν σκοπόν έκτιμήσεως τῆς ούσίᾳς.

Κανονισμός 4

Ἔτεραί Ὑγραί Ούσίαι

(1) Αἱ ἀναγραφόμεναί έν τῷ Προσαρτήματι III τοῦ παρόντος Παραρτήματος ούσίαι ἔχουν έκτιμηθῆ καί εὔρεθῆ ὅτι ^{δέν} έμπέπτουν έντός τῶν Α, Β, Γ καί Δ Κατηγοριῶν, ὡς αὐταί καθορίζονται έν τῷ Κανονισμῷ 3(1)

του παρόντος Παραρτήματος, διότι αυτά επί του παρόντος κρίνονται ως μη παρουσιάζουσαι βλάβην της ανθρώπινης υγείας, των θαλασσιών πλουτοπαραγωγικών πόρων ή άλλων νομίμων χρήσεων της θαλάσσης, εν περιπτώσει απόδεσμεύσεως των εντός της θαλάσσης συνεκεία εργασιών καθαρισμού ή απόβολής έρματος δεξαμενής.

(2) 'Η απόδεσμευσις ύδάτων του κύτους ή έρματος ύδατος ή άλλων υπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων αποκλειστικώς ούσις αναγραφόμενας εν τῷ Προσαρτήματι III του παρόντος Παραρτήματος δεν θά υπόκειται εις οίανδήποτε άπαίτησιν του παρόντος Προσαρτήματος.

(3) 'Η εντός της θαλάσσης απόδεσμευσις καθαρού έρματος ή διακεχωρισμένου έρματος δεν θά υπόκειται εις οίανδήποτε άπαίτησιν του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 5

'Αποδέσμευσις 'Επιβλαβῶν 'Υγρῶν Ουσιῶν

A, B καί Γ Κατηγορίαι Ουσιῶν έκτός Είδικῶν Περιοχῶν καί Δ Κατηγορία Ουσιῶν εις άπόρας τάς Περιοχάς.

'Επιφυλασσομένων τῶν διατάξεων του Κανονισμού 6 του παρόντος Προσαρτήματος,

(1) 'Η εντός της θαλάσσης απόδεσμευσις ούσιῶν της Α Κατηγορίας, ως αὔται όρίζονται εν τῷ Κανονισμῷ 3(1)(α) του παρόντος Παραρτήματος, ή ούσιῶν προσωρινῶς έκτιμηθειῶν ως τοιούτων ή έρματος ύδατος, άποκλυμάτων δεξαμενής ή άλλων υπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας ούσις θά άπαγορευεται. 'Εν περιπτώσει έκκλύσεως δεξαμενῶν περιεχοσῶν τοιαύτας ούσις ή μείγματα, τά έκ ταύτης προκύπτοντα υπολείματα θά απόδεσμεύωνται εις τινα έγκατάστασιν ύποδοχῆς μέχρις ότου ή πυκνότης της ούσις εις τήν έκροήν πρός τήν εν λόγω έγκατάστασιν εὔρεθῆ εις τό επίπεδον ή κάτω του επιπέδου της υπολειμματικῆς πυκνότητος (residual concentration) της καθορισμένης δια τήν εν λόγω ούσιαν εν τῇ στήλῃ III του προσαρτήματος II του παρόντος Παραρτήματος καί μέχρις ότου ή δεξαμενή παραμείνη κενή. Κοσούμενου ότι τό έναπομένον

τότε εν τη δεξαμενή υπόλειμμα άραιοῦται εν συνεχείᾳ διά τῆς προσθήκης ὄγκου τινος ὕδατος οὐχί ὀλιγωτέρου τοῦ 5 τοῖς ἑκατόν τοῦ ὀλικού ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, τοῦτο εὐνάται νά ἀποδεομεύεται εντός τῆς θαλάσσης ἐφ' ὅσον πληρῶνται ὡσαύτως ἄπασαι αἱ ἐπόμενα προὑποθέσεις, ἤτοι -

- (α) τό πλοῖον εὐρίσκεται εν κορείᾳ μέ ταχύτητα τοῦλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περί αὐτοπροωθουμένων πλοίων ἢ τοῦλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περί μή αὐτοπροωθουμένων πλοίων·
- (β) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν ὑπό τήν ἴσαλον γραμμήν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς θέσεως τῶν ὀκῶν θαλασοῦ ὕδατος· καί
- (γ) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν εἰς ἀπόστασιν οὐχί μικροτέραν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς κληροιοτέρας Ἑπράς καί εἰς βάθος ὕδατος οὐχί μικρότερον τῶν 25 μέτρων.

(2) Ἡ εντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις οὐοιῶν τῆς Β Κατηγορίας, ὡς αὐται ὀρίζονται εν τῷ Κανονισμῷ 3(1)(β) τοῦ κορόντος Παραρτήματος, ἡ οὐοιῶν προοωρινῶς ἐκτιμηθειῶν ὡς τοιοῦτων ἢ ἔρματος ὕδατος, ἀποκλυμάτων δεξαμενῆς ἢ ἐτέρων μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας οὐοίας θά ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληρῶνται ἄπασαι αἱ ἐπόμενα προὑποθέσεις, ἤτοι -

- (α) τό πλοῖον εὐρίσκεται εν κορείᾳ μέ ταχύτητα τοῦλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περί αὐτοπροωθουμένων πλοίων ἢ τοῦλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περί μή αὐτοπροωθουμένων πλοίων·
- (β) αἱ μέθοδοι καί αἱ διαρρυθμίσεις ἀποδεομεύσεως ἐγκρίνονται ὑπό τῆς Διοικήσεως. Αἱ εν λόγῳ μέθοδοι καί διαρρυθμίσεις θά ἐρείδωνται ἐπί κορυφῶν ἀναπτουσομένων ὑπό τοῦ Ὀργανισμοῦ, θά διασφαλίζουν δέ τοιαύτην πυκνότητα καί τοιοῦτο ποσοστόν ἀποδεομεύσεως τῆς ἐκροῆς ὡστε ἡ πυκνότης τῆς οὐοίας εἰς τόν ὀπισθεν τοῦ πλοίου ὀλκόν νά μή ὑπερβαίνη τό 1 μέρος ἀνά ἑκατομμύριον·

- (γ) ἡ ἔξ ἐκδότης δεξαμενῆς καί τοῦ συνδεδεμένου μετ' αὐτῆς ουστήματος σωληνώσεως ἀποδεσμευομένη μεγίστη ποσότης φορτίου δέν ὑπερβαίνει τήν μεγίστην ποσότητα τήν ἐγκρινομένην συμφώνως πρός τάς ἐν τῇ ὑποπαραγράφῳ (β) τῆς κορούσης παραγράφου ἀναφερομένας μεθόδους, ἡ ὅποια ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δύναται νά ὑπερβαίη τό 1 κυβικόν μέτρον ἢ τό $1/3,000$ τῆς εἰς κυβικά μέτρα χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς οἰαδήποτε τῶν ὡς ἄνω χωρητικότητων ἤθελεν εἶναι ἡ μεγαλύτερα·
- (δ) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν ὑπό τήν ἑσάλον γραμμῆν, λαμβανομένην ὑπ' ὄψιν τῆς οὐδεως 12. ὅπου συλλογῶν ἔστος· καί
- (ε) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν εἰς ἀπόστασιν οὐχί μικρότεραν τῶν 12 ναυτικῶν μελίων ἐκ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς καί εἰς βάθος ὕδατος οὐχί μικρότερον τῶν 25 μέτρων.
- (3) Ἡ ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις οὐσιῶν τῆς Γ κατηγορίας, ὡς αὐταί ὀρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 3(1)(γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ οὐσιῶν προσωρινῶς ἐκτιμηθειῶν ὡς τοιούτων ἢ ἔρματος ὕδατος, ἀποκλυμάτων δεξαμενῆς ἢ ἐτέρων ὑπολειμμάτων ἢ μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας οὐσίας θά ἀπαγορευέται, ἐκτός ἐάν πληρῶνται ἅπαναι αἱ ἐπόμεναι προϋποθέσεις, ἧτοι -
- (α) τό πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πορείᾳ μέ ταχύτητα τοῦλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περὶ αὐτοπρωθουμένων πλοίων ἢ τοῦλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περὶ μὴ αὐτοπρωθουμένων πλοίων·
- (β) αἱ μέθοδοι καί αἱ διαρρυθμίσεις ἀποδεσμεύσεως ἐγκρίνονται ἐπὶ τῆς Διοικήσεως. Αἱ ἐν λόγῳ μέθοδοι καί διαρρυθμίσεις θά ἐρεῖδῶνται ἐπί προτύπων ἀναπτυσσομένων ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ, θά διασφαλίζουν δέ τοιαύτην πυκνότητα καί τοιοῦτο ποσοστόν ἀποδεσμεύσεως τῆς ἐκροῆς ὥστε ἡ πυκνότης τῆς

ουοίας εις τόν δπισθεν τοῦ πλοίου ὀκλόν· νά μή ὑπερβαίνη τά 10 μέρη ἀνά ἑκατομμύριον·

(γ) ἡ ἐξ ἐκάστης δεξαμενῆς καί τοῦ συνδεδεμένου μετ' αὐτῆς ουστήματος σωληνώσεως ἀποδέσμευομένη μεγίστη ποσότης φορτίου δέν ὑπερβαίνει τήν μεγίστην ποσότητα τήν ἐγκρινομένην συμφώνως πρός τάς ἐν τῇ ὑποκαταγράφῃ (β) τῆς παρουσης παραγράφου ἀναφερομένας μεθόδους, ἡ ὁποία ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νά ὑπερβαίνη τά 3 κυβικά μέτρα ἢ τό 1/1,000 τῆς εἰς κυβικά μέτρα χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς, οἰαδήποτε τῶν ὡς ἀνω χωρητικότητων ἦθελεν εἶναι ἡ μεγαλύτερα·

(δ) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν ὑπό τήν ἴσαλον γραμμῆν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς θέσεως τῶν ὀκῶν θαλασοῦ ὕδατος· καί

(ε) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν εἰς ἀπόστασιν οὐχί μικροτέραν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς καί εἰς βάθος ὕδατος οὐχί μικρότερον τῶν 25 μέτρων.

(4) Ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις οὐοιῶν τῆς Δ Κατηγορίας, ὡς αὗται ὀρίζονται ἐν τῇ Κανονισμῷ 3(1)(ζ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ οὐοιῶν προσωρινῶς ἐκτιμηθειῶν ὡς τοιούτων ἢ ἔρματος ὕδατος, ἀποκλυμάτων δεξαμενῆς ἢ ἑτέρων ὑπολειμμάτων ἢ μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας οὐοίας θά ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληρῶνται ἅπασαι αἱ ἐπόμεναι προϋποθέσεις, ἧτοι -

(α) τό πλοῖον εὐρίσκεται ἐν κορείῳ μέ ταχύτητα τοῦλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περί ἀντοπρωθουμένων πλοίων ἢ τοῦλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περί μή ἀντοπρωθουμένων πλοίων·

(β) τά ἐν λόγω μείγματα ἔχουν πυκνότητα οὐχί μεγαλύτεραν τοῦ ἐνός μέρους οὐοίας εἰς δέκα μέρη ὕδατος· καί

(γ) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν εἰς ἀπόστασιν οὐχί μικροτέραν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

(5) Μέθοδοι εξαερισμού έγκρινόμενα υπό της Διοικήσεως εύνανται να χρησιμοποιώνται διά τήν άπομάκρυνσιν ύπολειμμάτων φορτίου εκ τινος δεξαμενης. Αί έν λόγω μέθοδοι θα έρείδωνται επί προτύπων άναπτυσομένων υπό του Όργανισμοϋ. Έάν έν συνεχείη παρίσταται άνάγκη εκκλύσεως της δεξαμενης, ή έντός της θαλάσσης αποδέσμευσις των προκυπτόντων άποπλυμάτων της δεξαμενης θα πραγματοποιηται συμφώνως προς τήν παράγραφον (1), (2), (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμοϋ, οιαδήποτε τούτων ήθελεν είναι εφαρμόσιμος.

(6) Έ έντός της θαλάσσης αποδέσμευσις ούσιων, αίτινες δέν έχουν ταξινομηθῆ, προσωρινώς εκτιμηθῆ ή ύπολογισθῆ καθ' ά άναφέρεται έν τῷ Κανονισμῷ 4(1) του παρόντος Παραρτήματος, ή έρματος ύδατος, άποπλυμάτων δεξαμενης ή έτέρων ύπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας ούσίας θα άπαγορεύεται.

A, B καί Γ Κατηγορίαι Ούσιων έντός Είδιχών Περιοχών

Έπιφυλασσομένων των διατάξεων του Κανονισμοϋ 6 του παρόντος Παραρτήματος,

(7) Έ έντός της θαλάσσης αποδέσμευσις ούσιων της Α Κατηγορίας, ως αύται ορίζονται έν τῷ Κανονισμῷ 3(1)(α) του παρόντος Παραρτήματος, ή ούσιων προσωρινώς εκτιμηθεισών ως τοιούτων ή έρματος ύδατος, άποπλυμάτων δεξαμενης ή έτέρων ύπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας ούσίας θα άπαγορεύεται. Έν περιπτώσει εκκλύσεως δεξαμενών περιεχουσών τοιαύτας ούσίας ή μείγματα, τά εκ ταύτης προκύπτοντα ύπολείμματα θα αποδεσμεύονται εις τινα έγκατάστασιν ύποδοχῆς, τήν όποιαν θα παρέχουν τά συνορευόντα προς τήν Είδιχην Περιοχην Κράτη συμφώνως προς τον Κανονισμόν 7 του παρόντος Παραρτήματος, μέχρις ότου ή πυκνότης της ούσίας εις τήν έκροην προς τήν έν λόγω έγκατάστασιν εύρεθῆ εις τό επίπεδον ή κάτω του επίπεδου της ύκλειμματικής πυκνότητος της καθοριζομένης διά τήν έν λόγω ούσίαν έν τῷ στήλῃ IV του Προσπτηματος II του παρόντος Παραρτήματος καί μέχρις ότου ή δεξαμενή παραμείνη κενή. Νοουμένου ότι τό έναπομένον τότε έν τῷ

δεξαμενή υπόλεμμα άραιούται έν συνεχεία διά τής προσθήκης όγκου τινος ύδατος ούχι όλιγωτέρου του 5 τοις έκατόν του όλικου όγκου τής δεξαμενής, τούτο δύναται νά άποδεομεύεται έντός τής θάλάσσης έφ' όσον πληρώνται ώσαύτως άπασαι αί έπόμεναι προυποδέσεις, ήτοι -

- (α) τό πλοϊον εύρίσκεται έν πορεία μέ ταχύτητα τούλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περί αύτοπρωθουμένων πλοίων ή τούλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περί μή αύτοπρωθουμένων πλοίων·
- (β) ή άποδέομευσις λαμβάνει χώραν υπό τήν ίσαλον γραμμήν, λαμβανομένης υπ' όψιν τής θέσεως των όπών θαλασσίον ύδατος· και
- (γ) ή άποδέομευσις λαμβάνει χώραν είς άπόστασιν ούχι μικρότεραν των 12 ναυτικων μιλίων έκ τής κληοιστέρας ξηράς και είς βάθος ύδατος ούχι μικρότερον των 25 μέτρων.

(8) 'Η έντός τής θαλάσσης άποδέομευσις ούσιων τής Β Κατηγορίας, ώς αύται όρίζονται έν τω Κανονισμώ 3(1)(β) του παρόντος Παραρτήματος, ή ούσιων προσωρινώς έκτιμηθειών ώς τοιούτων ή έρματος ύδατος, άποπλυμάτων δεξαμενής ή έτέρων ύπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας ούσίας θά άπαγορευεται, έκτός εάν πληρώνται άπασαι αί έπόμεναι προυποδέσεις, ήτοι -

- (α) ή δεξαμενή έχει έκπλυθη μετά τήν εκφόρτωσιν δι' όγκου τινος ύδατος ούχι μικροτέρου πω 0.5 τοις έκατόν του όλικου όγκου τής δεξαμενής, τά δε προκύψαντα ύπολείμματα έχουν άποδεομευθη είς τινα έγκατάστασιν ύποδοχής μέχρι κενώσεως τής δεξαμενής·
- (β) τό πλοϊον εύρίσκεται έν πορεία μέ ταχύτητα τούλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περί αύτοπρωθουμένων πλοίων ή τούλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περί μή αύτοπρωθουμένων πλοίων·

- (γ) αί μέθοδοι καί αί διαρρυθμίσεις άποδεομεύσεως καί άποκλύσεως έγκρίνονται ύπό τής Διοικήσεως. Αί έν λόγω μέθοδοι καί διαρρυθμίσεις θά έρείδωνται έπί προτύπων άναπτυσοομένων ύπό του Όργανισμοϋ, θά διασφαλίζουν δέ τοιαύτην πυκνότητα καί τοιοϋτε ποσοτόν άποδεομεύσεως τής έκροής ώστε ή πυκνότης τής ούσίας είς τόν όπισθεν του κλοίου όλκόν νά μή ύπερβαίνη τό 1 μέρος άνά έκατομμύριον.
- (δ) ή άποδέομευσις λαμβάνει χώραν ύπό τήν ίσαλον γραμμήν, λαμβανομένης ύπ' όψιν τής θέσεως των όπών θαλασοϋίου ύδατος, καί
- (ε) ή άποδέομευσις λαμβάνει χώραν είς άπόστασιν ούχί μικροτέραν των 12 ναυτικων μιλιών εκ τής κλησιεστέρης ξηράς καί είς βάθος ύδατος ούχί μικρότερον των 25 μέτρων.
- (9) Ή έντός τής θαλάσσης άποδέομευσις ούσιων τής Γ Κατηγορίας, ώς αϋται όρίζονται έν τῷ Κανονισμῷ 3(1)(γ) του παρόντος Παραρτήματος, ή ούσιων προσωρινώς έκτιμηθεισων ώς τοιούτων ή έρματος ύδατος, άποκλυμάτων δεξαμενής ή έτέρων ύπολειμμάτων ή μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας ούσίας θά άπαγορευεται, εκτός εάν πληρωνται άπασαι αί έπομεναι προϋποθέσεις, ήτοι -
- (α) τό κλοϊον εύρίσκεται έν πορεία μέ ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων προκειμένου περι άυτοπροωθουμένων κλοϊων ή τουλάχιστον 4 κόμβων προκειμένου περι μή άυτοπροωθουμένων κλοϊων.
- (β) αί μέθοδοι καί αί διαρρυθμίσεις άποδεομεύσεως έγκρίνονται ύπό τής Διοικήσεως. Αί έν λόγω μέθοδοι καί διαρρυθμίσεις θά έρείδωνται έπί προτύπων άναπτυσοομένων ύπό του Όργανισμοϋ, θά διασφαλίζουν δέ τοιαύτην πυκνότητα καί τοιοϋτο ποσοτόν άποδεομεύσεως τής έκροής ώστε ή πυκνότης τής ούσίας είς τόν όπισθεν του κλοίου όλκόν νά μή ύπερβαίνη τό 1 μέρος άνά έκατομμύριον.
- (γ) ή έξ εκάστης δεξαμενής καί του συνδεομένου μετ' αϋτης συστήματος σωληνώσεως άποδεομευομένη μεγίστη ποσότης

φορτίου δέν υπερβαίνει τήν μεγίστην ποσότητα τήν έγκρινο-
μένην συμφώνως πρός τάς έν τῇ υποπαραγράφῃ (β) τῆς παρούσης
παραγράφου ἀναφερομένας μεθόδους, ἡ ὁποία έν οὐδέμιᾷ περι-
πτώσει δύναται νά υπερβαίνη τό 1 κυβικόν μέτρον ἢ τό
1/3,000 τῆς εἰς κυβικά μέτρα χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς,
οἰαδήποτε τῶν ὡς ἄνω χωρητικότητων ἤθελεν εἶναι ἡ μεγαλύτερα·

- (δ) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν ὑπό τήν Γραμμήν,
λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς θέσεως τῶν ὀπῶν θαλασσοῦ ὕδατος· καί
- (ε) ἡ ἀποδέσμευσις λαμβάνει χώραν εἰς ἀπόστασιν οὐχί μικρότεραν
τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς καί εἰς
βάθος ὕδατος οὐχί μικρότερον τῶν 25 μέτρων.

(10) Μέθοδοι ἐξαεριομοῦ ἐγκρινόμεναι ὑπό τῆς Διοικήσεως δύναται
νά χρησιμοποιῶνται διά τήν ἀπομάκρυνσιν ὑπολειμμάτων φορτίου ἐκ τινος
δεξαμενῆς. Αἱ έν λόγῳ μέθοδοι θά ἐρεῖδωνται ἐπί προτύπων ἀναπτυσσο-
μένων ὑπό τοῦ Ὁργανισμοῦ. Ἐάν έν συνεχείᾳ παρίσταται ἀνάγκη ἐκπύ-
σεως τῆς δεξαμενῆς, ἡ έντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις τῶν προκυπτόντων
ἀποκλυμάτων τῆς δεξαμενῆς θά πραγματοποιηται συμφώνως πρός τήν παράγρα-
φον (7), (8) ἢ (9) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οἰαδήποτε τούτων ἤθελεν
εἶναι ἐφαρμόσιμος.

(11) Ἡ έντός τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις οὐσιῶν, αἵτινες δέν ἔχουν
ταξινομηθῆ, προσωρινῶς ἐκτιμηθῆ ἢ ὑπολογισθῆ καθ' ἄ ἀναφέρεται έν
τῷ Κανονισμῷ 4(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἢ ἔρματος ὕδατος,
ἀποκλυμάτων δεξαμενῆς ἢ ἑτέρων ὑπολειμμάτων ἢ μειγμάτων περιεχόντων
τοιαύτας οὐσίας θά ἀπαγορεύεται.

(12) Οὐδέν ἐκ τῶν διαλαμβανομένων έν τῷ παρόντι Κανονισμῷ θά
ἀπαγορεύη τήν ὑπό κλοῦσιν τινος συγκράτησιν ἐπ' αὐτοῦ τῶν ὑπολειμμάτων
ἐκ τινος φορτίου Β ἢ Γ Κατηγορίας, καθῶς καί τήν έντός τῆς θαλάσσης
ἀποδέσμευσιν τοιούτων ὑπολειμμάτων ἐκτός εἰδικῆς τινος περιοχῆς
συμφώνως πρός τήν παράγραφον (2) ἢ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ,
ἀντιστοίχως.

(13) (α) Αί Κυβερνήσεις τῶν Κερῶν τῆς Συμβάσεως, αἱ ἄκται τῶν ὁποίων συνορεύουν πρὸς οἰανδήποτε δεδομένην εἰδικήν περιοχὴν, θὰ συμφωνήσουν καὶ υἱοθετήσουν συλλογικῶς ἡμερομηνίαν τινα μέχρι τῆς ὁποίας θὰ πρέπη νὰ ἐκπληρωθῇ ἡ ἀπαιτήσις τοῦ Κανονισμοῦ 7(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καὶ ἀπὸ τῆς ὁποίας θὰ λάβουν ἰσχὺν αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (7), (8), (9) καὶ (10) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐν λόγῳ περιοχὴν, θὰ γνωστοποιήσουν δὲ πρὸς τὸν Ὀργανισμόν τὴν οὕτω υἱοθετηθεῖσαν ἡμερομηνίαν τοῦλάχιστον ἕξ μῆνας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης. Ὁ Ὀργανισμὸς ἐν συνεχείᾳ ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ ταχέως πρὸς ἅπαντα τὰ Κέρη τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην.

(β) Ἐάν ἡ ἡμερομηνία ἐνδρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως προηγήται τῆς υἱοθετηθείσης τοιαύτης συμφώνως πρὸς τὴν ὑποπαραγράφον (α) τῆς παρούσης παραγράφου, αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1), (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἐφαρμόζονται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μεσολαβοῦντος διαστήματος.

Κανονισμὸς 6

Ἐξαιρέσεις

Ὁ Κανονισμὸς 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ἐν σχέσει πρὸς -

(α) τὴν ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευον ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν ἢ μειγμάτων περιεχομένων τοιαύτας οὐσίας, ἥτις καθίσταται ἀνογκαία διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ἢ τὴν διάσωσιν ζωῆς ἐν θαλάσῳ ἢ

(β) τὴν ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευον ἐπιβλαβῶν θγρῶν οὐσιῶν ἢ μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας οὐσίας συνεπεὶ βλάβης εἰς τὸ πλοῖον ἢ τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦτου:

(1) νοουμένου ὅτι ἔχουν ληθῆ ἄπασαι αἱ εὐλογοὶ προφυλάξεις,

μετά την επίουμβραση βλάβην ή τήν ανάκαλυσιν τῆς ἀποδεομεύσεως, πρὸς τὸν σκοπὸν παρεμποδίσεως ἢ περὶ ὁριομοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἀποδεομεύσεως· καὶ

(ii) ἔκτος ἐάν ὁ ἰδιοκτήτης ἢ ὁ Πλοίαρχος ἐνήργησαν εἴτε μετὰ προθέσεως προκλήσεως βλάβης εἴτε ἀμελῶς καὶ ἐν γνώσει ὅτι πιθανῶς θὰ ἐπῆρχετο βλάβη· ἢ

(γ) τὴν ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέομενοι ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν ἢ μειγμάτων περιεχόντων τοιαύτας οὐσίας, ἐγκρινομένων ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ὁσάκις χρησιμοποιῶνται πρὸς τὸν σκοπὸν καταπολεμήσεως εἰσιτικῶν περιπτώσεων ρυπάνσεως πρὸς περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἐκ τῆς ρυπάνσεως ζημίας. Πᾶσα τοιαύτη ἀποδέομευσις θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς Κυβερνήσεως ἐν τῇ δικαιδοσίᾳ τῆς ὁποίας ἀναμένεται ὅτι θὰ λάβῃ χώραν ἢ ἀποδέομευσις.

Κανονισμὸς 7

Ἐγκαταστάσεις Ὑποδοχῆς

(1) Ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νὰ διασφαλίσῃ τὴν παροχὴν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς συμφώνως πρὸς τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιούντων τοὺς λιμένας αὐτῆς, τὰ ἀγκυροβόλια ἢ τοὺς λιμένας ἐπισκευῶν ὡς ἀκολουθεῖ:-

(α) οἱ λιμένες φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ τὰ ἀγκυροβόλια δεῖον νὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις διὰ νὰ δέχωνται, ἀνευ ἀδικαιολογήτου καθυστερήσεως τῶν πλοίων, τοιαῦτα ὑπολείμματα καὶ μείγματα περιέχοντα ἐπιβλαβεῖς ὑγρὰς οὐσίας, οἷα ἤθελον ἐναπομείνει πρὸς διευθέτησιν παρὰ πλοίων μεταφερόντων ταῦτα ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Προσαρτήματος· καὶ

(β) οἱ λιμένες ἐπισκευῶν πλοίων, οἵτινες ἀναλαμβάνουν τὴν διενέργειαν ἐπισκευῶν εἰς δεξαμενόπλοια χημικῶν οὐσιῶν, δεῖον νὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν ὑποδοχὴν ὑπολειμμάτων καὶ μειγμάτων περιεχόντων ἐπιβλαβεῖς ὑγρὰς οὐσίας.

(2) Ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου Κέρους θά καθορίζη τούς τύπους τῶν παρεχομένων διὰ τούς σκοπούς τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐγκαταστάσεων εἰς ἕκαστον λιμένα φορτώσεως καί ἐκφορτώσεως φορτίου, ἀγκυροβόλιον καί λιμένα ἐπισκευῶν τῆς ἐδαφικῆς ἐπικρατείας αὐτοῦ καί θά γνωστοποιῆ τούτους πρὸς τόν Ὀργανισμόν.

(3) Ἐκαστον Κέρος ὀφείλει νά γνωστοποιῆ πρὸς τόν Ὀργανισμόν, πρὸς τόν σκοπὸν διαβίβασεως εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα Κέρη, πᾶσαν περιπτωσίαν καθ' ἣν αἱ δυνάμει τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀκαιτούμεναι ἐγκαταστάσεις προβάλλονται ὡς ἀνεπαρκεῖς.

Κανονισμός 8
Κέτρα Ἐλέγχου

(1) Ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου Κέρους τῆς Συμβάσεως ὀφείλει νά διαρίση ἢ ἐξουσιοδοτήσῃ ἐπιθεωρητάς πρὸς τόν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Α Κατηγορία Οὐοίων εἰς διάσας τὰς Περιοχὰς

(2) (α) Ἐάν μία δεξαμενὴ ἐκκενοῦται μερικῶς ἢ ἐάν ἐκκενοῦται ^{μὲν} ἄλλ' οὐχί καθαρίζεται, ἐν τῇ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θά ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.

(β) Κέχρις ὅταν ἡ ἐν λόγῳ δεξαμενὴ καθαρισθῇ, πᾶσα μεταγενεστέρα ἐργασία ἀντήσεως ἢ μεταγγίσεως ἐπτελουμένη ἐν οχέσει πρὸς τὴν δεξαμενὴν ταύτην θά σημειοῦται ἐπίσης ἐν τῇ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου.

(3) Ἐάν ἡ δεξαμενὴ πρόκειται νά ἐκπλυθῇ:-

(α) ἡ συντελεία τῆς ἐργασίας ἐκπλύσεως τῆς δεξαμενῆς ἐκροή θά ἀποδεσμεύηται ἐκ τοῦ κλοῦου εἰς τινα ἐγκαταστάσιν ὑποδοχῆς τοῦλάχιστον μέχρις ὅτου ἡ πυκνότης τῆς οὐοίας εἰς αὐτήν, ὡς καταδεικνύεται δι' ἀναλύσεων δειγμάτων τῆς ἐκροῆς ληφθέντων ὑπὸ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ, κατέλθῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ὑπολειμματικῆς

πυκνότητα ήτις καθορίζεται διά τήν έν λόγω ούσίαν έν τῷ Προσαρτήματι II τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ὅσοις ἐπιτευχθῆ ἡ ἀπαιτουμένη ὑπολειμματική πυκνότης, τὰ ἐναπομένοντα ἀποκλύματα τῆς δεξαμενῆς θά συνεχίσουν νά ἀποδεομεύωνται εἰς τήν ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς μέχρις ὅτου κενωθῆ ἡ δεξαμενή. Οἰκέται πρὸς τὰς ἐργασίας αὐτάς ἐγγραφαί δεόν ὅπως ἐνεργῶνται έν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς φορτίου καί πιστοποιῶνται ὑπό τοῦ ἐπιθεωρητοῦ καί

- (β) κατόπιν ἀραιώσεως τοῦ ἐναπομένουτος τότε έν τῇ δεξαμενῇ ὑπολειμματος δι' ὄγκου ὕδατος ἀντιστοιχοῦντος τοῦλάχιστον πρὸς τό 5 τοίς ἑκατόν τοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, τό μείγμα τοῦτο δύναται νά ἀποδεομεύεται έντός τῆς θαλάσσης συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ὑποπαραγράφων (1)(α), (β) καί (γ) ἢ (7)(α), (β) καί (γ), ἀναλόγως τοῦ τίς ἐκ τούτων θέλει ἐφαρμόζεται, τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Οἰκέται πρὸς τὰς ἐργασίας αὐτάς ἐγγραφαί δεόν ὅπως ἐνεργῶνται έν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς φορτίου.

(4) Ἐνθα ἡ Κυβέρνησις τοῦ κέρους τῆς ὑποδοχῆς θεωρεῖ ὅτι εἶναι ἀδύνατος ἡ μέτρησις τῆς πυκνότητος τῆς ούσίαις εἰς τήν ἐκροήν ἀνευ προκλήσεως ἀδικαιολογήτου καθυστερήσεως εἰς τό πλοῖον, τό έν λόγω κέρος δύναται νά ἀποδέχεται διαζευκτικήν τινα μέθοδον οὔσαν ἰσοδύναμον πρὸς ἐκείνην τῆς ὑποπαραγράφου (3)(α), νοουμένου ὅτι -

- (α) ἐγκρίνεται ὑπό τῆς Διοικήσεως προκαθαρτική τις μέθοδος διά τήν έν λόγω δεξαμενήν καί ούσίαν, βασιζομένη ἐπί προτύπων ἀνακτυσομένων ὑπό τοῦ Ὄργανισμοῦ, τό δέ κέρος τοῦτο ἱκανοποιεῖται ὅτι ἡ τοιαύτη μέθοδος θά πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) ἢ (7), ἀναλόγως τοῦ τίς ἤθελεν εἶναι ἐφαρμοσσιμος, τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος έν σχέσει πρὸς τήν ἐπίτευξιν τῶν προκαθορισμένων ὑπολειμματικῶν πυκνοτήτων.

(β) επιβεβαιώνει τις δεόντως εξουσιοδοτημένους υπό τού κέρους θα πιστοποιη εν τῷ Βιβλίῳ Κατογραφῆς Φορτίου ὅτι -

(1) ἡ δεξαμενή, ἡ ἀντλία καί τὸ σύστημα διοσωληνώσεως αὐτῆς ἔχουν ἐκκενωθῆ, ἡ δὲ ποσότης τοῦ ἐναπομένου ἐν τῇ δεξαμενῇ φορτίου εὐρίσκεται εἰς τὸ ἐπίπεδον ἢ κάτω τοῦ ἐπίπεδου τῆς ποσότητος ἐπὶ τῆς ὁποίας ἔχει βασισθῆ ἡ ἐγκεκριμένη προκαθαρτικὴ μέθοδος ἢ ἀναφερομένη ἐν τῇ ὑποκαταγράφῳ (11) τῆς παρούσης καταγράφου·

(11) ἡ προκαθαρισὶς ἔχει πραγματοποιηθῆ συμφώνως πρὸς τὴν ἐγκεκριμένην ὑπὸ τῆς Διοικήσεως προκαθαρτικὴν μέθοδον διὰ τὴν ἐν λόγῳ δεξαμενὴν καί οὐσίαν· καί

(111) τὰ ἐκ τῆς τοιαύτης προκαθαρώσεως προελθόντα ἀποπλύματα δεξαμενῆς ἔχουν ἀποδεσμευθῆ εἰς τινὰ ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς, ἡ δὲ δεξαμενὴ εἶναι κενή·

(γ) ἡ ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις παντός ἐναπομένου ὑπολείμματος θά ἐνεργῆται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (3)(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὅτε καί θά ἐνεργῆται ἡ οἴκελα ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου.

Β Κατηγορία Οὐσιῶν ἐκτὸς Εἰδικῶν Περιοχῶν καί Γ Κατηγορία Οὐσιῶν εἰς ἀπόσας τὰς Περιοχάς.

(5) Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοιαύτης ἐπιβλέψεως καί ἐγκρίσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐξουσιοδοτουμένου ἢ διοριζομένου ἐπιθεωρητοῦ, οἷα ἤθελε κριθῆ ἀναγκαίως ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ κέρους, ὁ Πλοίαρχος κλοίου τινὸς ὀφείλει, ἀναφορικῶς πρὸς τινὰ οὐσίαν Β Κατηγορίας ἐκτὸς εἰδικῶν περιοχῶν ἢ πρὸς τινὰ οὐσίαν Γ Κατηγορίας εἰς ἀπόσας τὰς περιοχάς, νὰ διασφαλίσῃ συμμόρφωσιν πρὸς τὰ κάτωθι:

(α) Ἐάν μία δεξαμενὴ ἐκκενωθῆ μερικῶς ἢ ἐκκενωθῆ ^{ἢ ἐν} ἄλλ' οὐκ καθαρίζεται, ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θά ἐνεργῆται

ή οίκεία έγγραφη.

(β) Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθῆ ἐν θαλάσῳ:-

(i) τὸ σύστημα διασοληνώσεως φορτίου, τὸ ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐν λόγῳ δεξαμενὴν, θὰ ἀποτραγγίζεται καὶ θὰ ἐνεργῆται ἡ οίκεία έγγραφη ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου·

(ii) ἡ ἀναπομένουσα ἐν τῇ δεξαμενῇ ποσότης τῆς οὐσίας δέον νὰ μὴ ὑπερβαῖν τὴν μεγίστην ποσότητα ἣτις ἐπιτρέπεται νὰ ἀποδεσμεύεται ἐντὸς τῆς θαλάσσης δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 5(2)(γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐν λόγῳ οὐσίαν ἐκτὸς εἰδικῶν περιοχῶν προκειμένου περὶ οὐσιῶν Β Κατηγορίας, ἢ δυνάμει τῶν Κανονισμῶν 5(3)(γ) καὶ 5(9)(γ) ἐκτὸς καὶ ἐντὸς εἰδικῶν περιοχῶν ἀντιστοίχως προκειμένου περὶ οὐσιῶν Γ Κατηγορίας. Ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θὰ ἐνεργῆται ἡ οίκεία έγγραφη·

(iii) ὁσάκις σκοπεῖται ἡ ἀποδέσμευσις τῆς ἀναπομένουσας ποσότητος τῆς οὐσίας ἐντὸς τῆς θαλάσσης, ἐφ' ἑνὸς μὲν δέον νὰ τηρῶνται αἱ ἐγκυκλιμέναι μέθοδοι, ἐφ' ἑτέρου δὲ δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀναγκαία ἀραίωσις τῆς οὐσίας ἣτις ἐκανοποιεῖ τὴν τοιαύτην ἀποδέσμευσιν. Ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θὰ ἐνεργῆται ἡ οίκεία έγγραφη· ἢ

(iv) ὁσάκις τὰ ἀποπλύματα δεξαμενῆς δὲν ἀποδεσμεύονται ἐντὸς τῆς θαλάσσης, ἐὰν ἤθελε πραγματοποιηθῆ οἰοδήποτε ἑσπεριακή μετὰγγιξις αὐτῶν ἐκ τῆς ἐν λόγῳ δεξαμενῆς ἡ οίκεία έγγραφη θὰ ἐνεργῆται ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου· καὶ

(v) πᾶσα μετογενεστέρα ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις τῶν τοιαύτων ἀποπλυμάτων δεξαμενῆς θὰ ἐνεργῆται συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀναφορικῶς πρὸς τὴν οίκεϊον περιοχὴν καὶ Γαλιγορίαν συγκεκριμένης οὐσίας.

(γ) 'Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθῆ εἰς λιμένα:-

(i) τὰ ἀποκλύματα δεξαμενῆς θά ἀποδεσμεύωνται εἰς τινα ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς, θά ἐνεργῆται δέ ἡ οἰκεία ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου· ἢ

(ii) τὰ ἀποκλύματα δεξαμενῆς θά συγκρατῶνται ἐπὶ τοῦ πλοίου, θά ἐνεργῆται δέ ἡ οἰκεία ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου δεικνύουσα τὸ μέρος καὶ τὸν τρόπον διευθετήσεως αὐτῶν.

(δ) 'Εάν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν οὐσίας τινος Γ Κατηγορίας ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς, οἰαδήποτε ὑπολείμματα ἢ ἀποκλύματα δεξαμενῆς πρόκειται να συγκρατηθοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου τὸ πλοῖον εὐρεθῆ ἐκτός εἰδικῆς περιοχῆς, ὁ Πλοίαρχος ὀφείλει να δηλώσῃ τοῦτο διὰ τῆς ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου οἰκείας ἐγγραφῆς, ἐν δέ τῇ περιπτώσει ταύτῃ θά τυγχάνουν ἐφαρμογῆς αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 5(3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκτιθέμεναι μέθοδοι.

Β Κατηγορία Οὐσιῶν ἐντός Εἰδικῶν Περιοχῶν

(6) 'Υπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοιαύτης ἐπιβλέψεως καὶ ἐγκρίσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐξουσιοδοτουμένου ἢ διοριζομένου ἐπιθεωρητοῦ, οἷα ἤθελε κριθῆ ἀναγκαῖα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κέρους, ὁ Πλοίαρχος πλοίου τινος ὀφείλει, ἀναφορικῶς πρὸς τινα οὐσίαν Β Κατηγορίας ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς, να διασφαλίσῃ συμμόρφωσιν πρὸς τὰ κάτωθι:

(α) 'Εάν μία δεξαμενή ἐκκενοῦται μερικῶς ἢ ἐκκενοῦται, ^{ἢ ἐν} ἀλλ' οὐχὶ καθαρίζεται, ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θά ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.

(β) Μέχρις ὅτου καθαρισθῆ ἢ ἐν λόγῳ δεξαμενῆς, πᾶσα μεταγενέστερα ἐργασία ἀντλήσεως ἢ μεταγγίσεως ἐκτελουμένη ἐν σχέσει πρὸς τὴν δεξαμενὴν ταύτην θά σημειοῦται ἐπίσης ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου.

- (γ) 'Εάν η δεξαμενή πρόκειται να εκκλυθῆ, τότε ἡ συνέπειά τῆς ἐργασίας ἐκκλύσεως τῆς δεξαμενῆς ἐκροτῆ, ἥτις δέον νά περιέχη ὄγκον ὕδατος οὐχὶ ὀλιγώτερον τοῦ 0.5 τοῖς ἑκατόν τοῦ ὀλιγοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, θά ἀποδεσμεύεται ἐκ τοῦ κλοίου εἰς τινα ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς μέχρις ὅτου ἡ δεξαμενή, ἡ ἀντλία καὶ τὸ σύστημα διασωληνώσεως αὐτῆς κενωθοῦν. Ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θά ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.
- (δ) 'Εάν ἡ δεξαμενή πρόκειται περαιτέρω νά καθαρισθῆ καὶ κενωθῆ ἐν θαλάσῳ, ὁ Πλοίαρχος ὀφείλει -
- (i) νά διασφαλίσῃ τὴν τήρησιν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ Κανονισμῷ 5(β)(γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐγκεκριμένων μεθόδων καθὼς καὶ τὴν διενέργειαν τῶν οἰκείων ἐγγραφῶν ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου· καὶ
- (ii) νά διασφαλίσῃ τὴν διενέργειαν πασῶν τῶν ἐντός τῆς θαλάσσης ἀποδεσμεύσεων συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5(γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καθὼς καὶ τὴν διενέργειαν τῆς οἰκείας ἐγγραφῆς ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου.
- (ε) 'Εάν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν οὐσίας τινος Β Κατηγορίας ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς, οἰαδήποτε ὑπολείμματα ἢ ἀποκλύματα δεξαμενῆς πρόκειται νά συγκρατηθοῦν ἐπὶ τοῦ κλοίου μέχρις ὅτου τοῦτο εὑρεθῆ ἐκτός εἰδικῆς περιοχῆς, ὁ Πλοίαρχος ὀφείλει νά δηλώσῃ τοῦτο διὰ τῆς ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου οἰκείας ἐγγραφῆς, ἐν δὲ τῇ περιπτώσει ταύτῃ θά τυγχάνουν ἐφαρμογῆς αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 5(2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐπιτιθέμεναι μέθοδοι.

Δ Κατηγορία Οὐσιῶν εἰς ἀπόσας τὰς Περιοχάς

- (7) Ὁ Πλοίαρχος κλοίου τινος ὀφείλει, ὀναστικῶς πρὸς τινα

ουοίαν Δ Κατηγορίας, να διασφαλίξη συμμόρφωσιν προς τὰ κάτωθι:

- (α) Ἐάν μία δεξαμενή ἐκκενουται μερικῶς ἢ ἐκκενουται ^{μὲν} ἄλλ' οὐχὶ καθορίζεται, ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θὰ ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.
- (β) Ἐάν ἡ δεξαμενή πρόκειται νὰ καθαρισθῆ ἐν θαλάσῳ:-
- (1) τὸ σῶστημα διασωληνώσεως φορτίου, τὸ ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐν λόγῳ δεξαμενὴν, θὰ ἀποστραγγίζεται καὶ θὰ ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου·
- (11) ὁσάκις σκοπεῖται ἡ ἀποδέσμευσις τῆς ἐναπομένουσας ποσότητος τῆς οὐσίας ἐντὸς τῆς θαλάσσης, δεόν τότε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀναγκαία ἀραιώσεις τῆς οὐσίας. ἡ ἐκανοποιούσα τὴν τοιαύτην ἀποδέσμευσιν. Ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου θὰ ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή· ἢ
- (111) ἐν περιπτώσει μὴ ἀποδεσμεύσεως τῶν ἀποκλυμάτων τῆς δεξαμενῆς ἐντὸς τῆς θαλάσσης, εἴαν ἤθελε πραγματοποιηθῆ οἰαδήποτε ἐσωτερικὴ μετὰγγισις αὐτῶν ἐκ τῆς ἐν λόγῳ δεξαμενῆς. ἡ οἰκεία ἐγγραφή θὰ ἐνεργῆται ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου· καὶ
- (111) πᾶσα μεταγενεστέρα ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσις τῶν τοιούτων ἀποκλυμάτων δεξαμενῆς θὰ ἐνεργῆται συμφῶνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5(4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Ἐάν ἡ δεξαμενή πρόκειται νὰ καθαρισθῆ εἰς λιμένα -
- (1) τὰ ἀποκλύματα δεξαμενῆς θὰ ἀποδεσμεύωνται εἰς τινα ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς καὶ θὰ ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου· ἢ
- (11) τὰ ἀποκλύματα δεξαμενῆς θὰ συγκρατῶνται ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή ἐν τῷ Βιβλίῳ Καταγραφῆς Φορτίου δεικνύουσα τὴν θέσιν καὶ τὸν τρόπον διευθετήσεως αὐτῶν.

Αποδέσμευσις ἑκ τινος Ἰζηματοσυλλέκτριας Δεξαμενῆς

(8) Οἰαδήποτε συγκρατούμενα ἐπὶ τοῦ κλοίου ὑπολείμματα ἐντός ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς, περιλαμβανομένων τῶν προερχομένων ἐκ τῶν ὑδροσυλλεκτῶν ἀντλιοστασίου, ἅτινα περιέχουν οὐσίαν τῆς Α Κατηγορίας, ἢ ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς οὐσίαν εἴτε τῆς Α Κατηγορίας εἴτε τῆς Β τοιαύτης, δεόν νά ἀποδεσμεύωνται εἰς τινα ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 5(1), (7) ἢ (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἀναλόγως τοῦ τίς ἐκ τούτων θέλει ἐφαρμόζεσθαι. Ἐν τῇ Βιβλίῳ Καταγραφῆς φορτίου θά ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.

(9) Οἰαδήποτε συγκρατούμενα ἐπὶ τοῦ κλοίου ὑπολείμματα ἐντός ἰζηματοσυλλέκτριας δεξαμενῆς, περιλαμβανομένων τῶν προερχομένων ἐκ τῶν ὑδροσυλλεκτῶν ἀντλιοστασίου, ἅτινα περιέχουν ποσότητα οὐσίας τῆς Β Κατηγορίας ἐκτός εἰδικῆς περιοχῆς ἢ οὐσίαν τῆς Γ Κατηγορίας εἰς ἀπόσας τὰς περιοχὰς καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ἔθροισματος τῶν μεγίστων ποσοτήτων αἵτινες καθορίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 5(2)(γ), (3)(γ) ἢ (9) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἀναλόγως τοῦ τίς ἐκ τούτων θέλει ἐφαρμόζεσθαι, δεόν νά ἀποδεσμεύωνται εἰς τινα ἐγκατάστασιν ὑποδοχῆς. Ἐν τῇ Βιβλίῳ Καταγραφῆς φορτίου θά ἐνεργῆται ἡ οἰκεία ἐγγραφή.

Κανονισμός 9**Βιβλίον Καταγραφῆς φορτίου**

(1) Ἐκαστον κλοῖον ἐφ' οὗ τυγχάνει ἐφαρμογῆς τὸ παρὸν Πάρρημα δεόν νά φέρῃ ἐπ' αὐτοῦ ἐν Βιβλίῳ Καταγραφῆς φορτίου εἴτε τοῦτο συνιστᾷ μέρος τοῦ ἐπιπέδου ἡμερολογίου τοῦ κλοίου εἴτε ἄλλως, κατὰ τὸν ἐν τῷ Πρωπαρτήματι IV τοῦ παρόντος Παραρτήματος καθοριζόμενον τύπον.

(2) Τὸ Βιβλίον Καταγραφῆς φορτίου δεόν νά συμπληροῦται, ἐν σχέσει πρὸς μίαν ἐκδοτὴν τῶν δεξαμενῶν, ἀποτεθήποτε οἰαδήποτε τῶν κάτωθι ἐργασιῶν λομρῶν χωρὸν ἐπὶ τοῦ κλοίου:—

(1) εὐρτώσις φορτίου·

(12) ἐκεὐρτώσις φορτίου·

- (i) μετάγγις φορτίου·
- (iv) μετάγγις φορτίου, υπολειμμάτων φορτίου ή μειγμάτων περιεχόντων φορτίου, εις τινά ιζηματοσυλλέκτριαν δεξαμενήν·
- (v) καθαρισμός δεξαμενών φορτίου·
- (vi) μετάγγις εξ ιζηματοσυλλεκτριών δεξαμενών·
- (vii) έρμάτις δεξαμενών φορτίου·
- (viii) μετάγγις άκαθάρτου έρματος ύδατος·
- (ix) άποδέσμευσις έντός της θαλάσσης συμφώνως πρός τόν κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Έν περιπτώσει οίασδήποτε έν τώ Άρθρω 7 της παρούσης Συμβάσεως καί έν τώ Κανονισμώ 6 του παρόντος Παραρτήματος άναφερομένης άποδεσμεύσεως έπιβλαβούς τινος ύγρας ούσίας ή μείγματος περιέχοντος τοιαύτην ούσίαν, άνεξαρτήτως εάν αύτη είναι ήθελημένη ή τυχαία, θά ένεργηται έν τώ Βιβλίω Καταγραφής φορτίου έγγραφή τις άναφέρουσα τάς περιστάσεις καί τούς λόγους της άποδεσμεύσεως.

(4) Όσοκις ό υπό της Κυβερνήσεως του Κέρους διοριζόμενος ή έξουσιοδοτούμενος πρός έπίβλεψιν των δυνάμει του παρόντος Παραρτήματος έργασιών έπιθεωρητής τερματίζη τήν έπιθεώρησιν πλοίου τινος, ούτος θά ένεργή μεταπαύτα τήν οίκειάν έν τώ Βιβλίω Καταγραφής φορτίου έγγραφην.

(5) Έκάστη περιγραφόμενη έν παραγράφοις (2) καί (3) του παρόντος Κανονισμού έργασίς θέεν νά καταγράφεται πλήρως έν τώ Βιβλίω Καταγραφής φορτίου άνευ καθυστερήσεως, ώστε άπασι αι οίκεσι πρός τήν έν λόγω έργασίαν έγγρασαι έν τώ Βιβλίω νά είναι συμπληρωμένοι. Έκάστη έγγραφή θέεν νά ύπογράφεται υπό του άξιωματικού ή άξιωματικών ύπευθύνων διά τάς σχετικές έργασίας καί, όσοκις τό πλοιον είναι έπληρωμένον, έκάστη σελίς τουτου νά ύπογράφεται υπό του Πλοιάρχου του πλοίου. Αί έν τώ Βιβλίω Καταγραφής φορτίου έγγραφαί θέεν νά συντάσσωνται εις τινά έπίσημον γλώσσαν του κράτους ούτινος τήν σημαίαν οικαιούται νά έέρη τό πλοιον καί, διά πλοια κατέχοντα Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της Ήυπάνσεως διά τήν

Μεταφοράν Ἐπιβλαβῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν ὑπό μορφήν χυδῆν φορτίου (1973), εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἢ Γαλλικὴν. Αἱ εἰς τινὰ ἐπίσημον γλῶσσον τοῦ Κράτους, οὗτινος τὴν σημαίαν δικαιοῦται νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον, ἐνεργου-μεναι ἔγγραφαί-κατιοχούουν ἐν περιπτώσει διαφορᾶς ἢ ἀντιφάσεως.

(6) Τὸ Βιβλίον Καταγραφῆς φορτίου δεόν νὰ φυλάττεται εἰς τοιοῦτο μέρος ὥστε νὰ δύναται εὐκόλως νὰ προσφέρεται πρὸς ἐπιθεώρησιν καί, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως μὴ ἐπηνδρωμένων πλοίων τελούντων ὑπὸ ῥυ-μουλκῆσιν, νὰ εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τοῦτο δεόν νὰ διατηρηῆται διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν μετὰ τὴν τελευταίαν ἐνεργηθεῖσαν ἔγγραφην.

(7) Ἡ ἀρμοδία ἀρχὴ τῆς Κυβερνήσεως κέρους τινος δύναται νὰ ἐπιθεωρῇ τὸ Βιβλίον Καταγραφῆς φορτίου ἐπὶ παντός πλοίου ἐφ' οὗ τυγχάνει ἐφαρμογῆς τὸ παρὸν Παράρτημα καθ' ὃν χρόνον τοῦτο εὐρίσκεται εἰς λιμένα αὐτοῦ, νὰ λαμβάνῃ δὲ ἀντίγραφα οἰασθήποτε ἔγγραφῆς ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ καί νὰ ζητῇ παρὰ τοῦ Πλοιάρχου τοῦ πλοίου ὅπως πιστοποιῆ ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ἀντίγραφον εἶναι ἀληθές ἀντίγραφον τῆς τοιαύτης ἔγγρα-φῆς. Ἐὰν οὕτω λαμβανόμενον ἀντίγραφον καί πιστοποιούμενον ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου τοῦ πλοίου ὡς ἀληθές ἀντίγραφον ἔγγραφῆς τινος ἐν τῷ βιβλίῳ καταγραφῆς φορτίου τοῦ πλοίου θὰ καθίσταται δεκτὸν ἐν οἰασθήποτε δικαστι-κῇ διαδικασίᾳ ὡς ἀπόδειξις τῶν ἐν τῇ ἔγγραφῃ ἀναφερομένων γεγονότων. Ἡ ἐπιθεώρησις τοῦ βιβλίου καταγραφῆς φορτίου καί ἡ λήψις πιστοποιημέ-νου ἀντιγράφου ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς δυνάμει τῆς παρούσης παραγράφου δεόν νὰ διενεργῆται τὸ ταχύτερον δυνατὸν ἄνευ προκλήσεως ἀδικαιολο-γήτου καθυστερήσεως εἰς τὸ πλοῖον.

Κανονισμός 10

Ἐπιθεωρήσεις

(1) Πλοῖα ἅτινα ὑπόκεινται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτή-ματος καί ἅτινα μεταφέρουν ἐπιβλαβεῖς ὑγρὰς οὐσίας ὑπό μορφήν χυδῆν φορτίου, θὰ ἐπιθεωρῶνται ὡς ἀκολούθως:

(α) Ἀρχικὴ ἐπιθεώρησις πρὶν ἢ τὸ πλοῖον τεθεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἢ τὸ δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπαιτούμενα

πιστοποιητικόν έκδοσθ τὸ πρῶτον, ἵτις δέον νά περιλαμβάνη πλήρη ἐπιθεώρησιν τῆς δομῆς, τοῦ ἐξοπλισμοῦ, τῶν ἐξαρτημάτων, τῶν διαρρυθμίσεων καί τοῦ ὑλικοῦ εἰς ἤν ἔκτασιν τὸ πλοῖον καλύπτεται ὑπὸ τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά διασφαλίζῃ πλήρη συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἐφαρμοσίμους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις κατὰ διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὴν πενταετίαν, αἵτινες θά εἶναι τοιαῦται ὥστε νά διασφαλίζουν ὅτι ἡ δομὴ, ὁ ἐξοπλισμός, τὰ ἐξαρτήματα, αἱ διαρρυθμίσεις καί τὸ ὑλικὸν ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἐφαρμοσίμους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις, ὁσάκις ἡ διάρκειά ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ Διεθνoῦς Προλήψεως τῆς Ρυκάνσεως διὰ τὴν Μεταφορὰν Ἐπιβλαβῶν Ἰγρῶν Οὐσιῶν ὑπὸ μορφήν Χύδην Φορτίου (1973) παρατείνεται ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 12(2) ἢ (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, τὸ διόστημα τῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δύναται νά παρατείνεται ἀντιστοιχῶς.

(γ) Ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις κατὰ διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τοὺς τριάκοντα μῆνας, αἵτινες δέον νά εἶναι τοιαῦται ὥστε νά διασφαλίζουν ὅτι ὁ ἐξοπλισμός καί τὰ συνδεδεωμένα συστήματα ἀντήσεως καί διασωληνώσεως ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἐφαρμοσίμους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, εὐρίσκονται δὲ ἐν καλῇ καταστάσει λειτουργίας. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νά ὀπισθογραφῆται ἐπὶ τοῦ Πιστοποιητικοῦ Διεθνoῦς Προλήψεως τῆς Ρυκάνσεως διὰ τὴν Μεταφορὰν Ἐπιβλαβῶν Ἰγρῶν Οὐσιῶν ὑπὸ μορφήν Χύδην Φορτίου (1973), τοῦ ἐκδιδόμενου δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Αἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου ἀναφορικῶς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέον νά διενεργῶνται

υπό αξιωματούχων της Διοικήσεως. Ἡ Διοίκησης, ἐν πούτοις, δύναται νά ἀναθέτῃ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπιθεωρήσεων εἴτε εἰς ἐπιθεωρητὰς πρὸς τοῦτο ὑποδεικνυμένους εἴτε εἰς ἀνεγνωρισμένους ὑπ' αὐτῆς ὀργανισμούς. Ἐν ἐκάστη περιπτώσει ἡ ἐνδιαφερομένη Διοίκησης ἐγγυᾶται πλήρως τὴν τελειότητα καὶ ἀποτελεσματικότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως.

(3) Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν οἰαοδήποτε ἐπιθεωρήσεως πλοίου δυνάμει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οὐδεμία σημαντικὴ μεταβολὴ δύναται νά πραγματοποιηθῇ εἰς τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τῆς ἐπιθεωρήσεως θέματα, ἤτοι τὴν δομὴν, τὸν ἐξοπλισμόν, τὰ ἐξαρτήματα, τὰς διαρρυθμίσεις ἢ τὸ ὕλικόν, ἀνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως, ἐξαιρέσει τῆς ἀπ' εὐθείας ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ ἐξοπλισμοῦ ἢ τῶν ἐξαρτημάτων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπισκευῆς ἢ συντηρήσεως.

Κανονισμός 11

Ἔκθεσις Πιστοποιητικοῦ

(1) Τὸ Πιστοποιητικὸν Διεθνοῦς Προλήψεως τῆς Ψυπάνσεως διὰ τὴν Μεταφορὰν Ἐπιβλαβῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν ὑπὸ μορφήν Χύδην Φορτίου (1973) θέλει ἐκδίδεται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, εἰς πᾶν πλοῖον μεταφέρειν ἐπιβλαβεῖς ὑγράς οὐσίας καὶ ἐκτελοῦν κλάσας πρὸς λιμένας ἢ ἀγκυροβότια εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς ἐντός τῆς δικαιοδοσίας ἐτέρων Μερῶν τῆς Συμβάσεως.

(2) Τὸ τοιοῦτον Πιστοποιητικὸν θέλει ἐκδίδεται εἴτε ὑπὸ τῆς Διοικήσεως εἴτε ὑπὸ τινος προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ δεόντως ὑπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτουμένου. Ἐν ἐκάστη περιπτώσει ἡ Διοίκησης ἀναλαμβάνει κλήρη εὐθύνην διὰ τὸ Πιστοποιητικόν.

(3) (α) Ἡ Κυβέρνησις Μέρους τινος δύναται, κατόπιν αἰτήσεως ἐκ μέρους τῆς Διοικήσεως, νά προκαλῆ τὴν ἐπιθεωρήσιν πλοίου τινος καί, ἐάν ἰκανοποιηθῇ ὅτι τηροῦνται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά ἐκδίδῃ ἢ ἐξουσιοδοτῇ τὴν ἐκδοσὶν Πιστοποιητικοῦ εἰς τὸ πλοῖον

συνιφώνως πρὸς τὸ παρὸν Παράρτημα.

- (β) Ἐν ἀντίγραφον τοῦ Πιστοποιητικοῦ ὡς καὶ ἓν ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως δεόν νά διαβιβάζεται τὸ συντομώτερον δυνατὸν πρὸς τὴν αἰτουσαν Διοίκησιν.
- (γ) Τὸ οὕτω ἐκδιδόμενον Πιστοποιητικὸν δεόν νά περιέχῃ δηλώσιν ἀναφέρουσαν ὅτι τοῦτο ἐξεδόθη κατόπιν αἰτήσεως τῆς Διοικήσεως, θά ἔχῃ δέ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ θά τυγχάνῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς καὶ τὸ πιστοποιητικὸν τὸ ἐκδιδόμενον δυνάμει τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (δ) Οὐδέν Πιστοποιητικὸν Διεθνοῦς Προλήψεως τῆς Ῥυπάνσεως διὰ τὴν μεταφορὰν Ἐπιβλαβῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν ὑπὸ μορφήν Χύδην φορτίου (1973) θέλει ἐκδίδεται εἰς πλοῖον τὸ ὅποσον δικαιούται νά εἶρῃ τὴν σημαίαν Κράτους μὴ Κέρους.
- (4) Τὸ Πιστοποιητικὸν θά συντάσσεται εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν τῆς χώρας ἐκδόσεως, ἐπὶ ἐντύπου ἀνταποκρινομένου πρὸς τὸ παρεχόμενον ἐν Προσαρτήματι V τοῦ παρόντος Παραρτήματος πρότυπον. Ἐάν ἡ χρησιμοποιοιμένη γλῶσσαν δέν εἶναι οὔτε ἡ Ἀγγλικὴ οὔτε ἡ Γαλλικὴ, τὸ κείμενον δεόν νά περιέχῃ μετάφρασιν εἰς μίαν τῶν ὡς ἄνω γλωσσῶν.

Κανονισμὸς 12

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ

- (1) Τὸ Πιστοποιητικὸν Διεθνοῦς Προλήψεως τῆς Ῥυπάνσεως διὰ τὴν μεταφορὰν Ἐπιβλαβῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν ὑπὸ μορφήν Χύδην φορτίου (1973) θέλει ἐκδίδεται διὰ περίοδον καθορισμένην ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἥτις δεόν νά μὴ ὑπερβαίῃ τὴν πενταετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως, πλην ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφοις (2) καὶ (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (2) Ἐάν κατὰ τὸν χρόνον λήξεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ τὸ πλοῖον δέν εὐρίσκεται εἰς λιμένα ἢ ἀγκυροβόλιον εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς

άκτης έντός της δικαιοδοσίας του κέρους της Συμβάσεως ούτινος τήν σημαίαν δικαιούται νά φέρη τοῦτο, ή έσχύς του Πιστοποιητικοῦ δύναται νά παρατείνεται υπό της Διοικήσεως, άλλ'ή τοιαύτη παρά-
 ταις θά χορηγηῆται μόνον πρός τόν σκοπόν ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τό
 κλοῖον τήν συμπλήρωσιν τοῦ κλοῦ του πρός τό Κράτος ούτινος τήν
 σημαίαν δικαιούται νά φέρῃ τό κλοῖον ἢ εἰς τό ὄποσον τοῦτο πρόκειται
 νά ἐπιθεωρηθῆ καί ἐπί πλέον μόνον εἰς περιπτώσεις ὅπου φαίνεται
 πρέπον καί εὐλογον νά πράξῃ οὕτω.

(3) Οὐδένος Πιστοποιητικοῦ ή έσχύς θά παρατείνεται οὕτω διά
 περίοδον μεγαλύτεραν τῶν πέντε μηνῶν, τό δέ κλοῖον εἰς τό ὄποσον
 χορηγηῆται τοιαύτη παράταις δέν δικαιούται βάσει της τοιαύτης
 παρατάσεως, ἅμα τῇ ἀφίξει εἰς τό Κράτος ούτινος τήν σημαίαν
 δικαιούται νά φέρῃ ἢ εἰς τόν λιμένα εἰς τόν ὄποσον τοῦτο πρόκει-
 ται νά ἐπιθεωρηθῆ, νά ἐγκαταλείψῃ τόν ἐν λόγῳ λιμένα ἢ τό Κράτος
 ἄνευ ἐξασφαλίσεως νέου Πιστοποιητικοῦ.

(4) Πιστοποιητικόν, ούτινος ή έσχύς δέν παρετάθη δυνάμει τῶν
 διατάξεων της παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται
 νά παραταθῆ υπό της Διοικήσεως διά χαριστικήν περίοδον μέχρις ἐνός
 μηνός ἀπό της σημειουμένης ἐπ'αὐτοῦ ἡμερομηνίας λήξεως.

(5) Τό Πιστοποιητικόν θά καύῃ έσχύον εἰάν ἔχουν λάβει χώραν
 ἄνευ της ἐγκρίσεως της Διοικήσεως σημαντικαί τροποποιήσεις εἰς τας
 ἀπαιτουμένας υπό τοῦ παρόντος Παραρτήματος λεπτομερείας, ἥτοι
 τήν δομήν, τόν ἐξοπλισμόν, τά ἔξαρτήματα, τας διαρρυθμίσεις καί
 τό ὑλικόν, ἐξαιρέσει της ἀπ'εὐθείας ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ
 ἐξοπλισμοῦ ἢ τῶν ἔξαρτημάτων πρός τόν σκοπόν ἐπισκευῆς ἢ συντηρήσεως,
 ἢ εἰάν δέν διενεργῶνται ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις ὡς καθορίζεται υπό
 της Διοικήσεως δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 10(1)(γ) τοῦ παρόντος
 Παραρτήματος.

(6) Τό εἰς κλοῖον ἐκδιόδμενον Πιστοποιητικόν θά καύῃ έσχύον
 ἅμα τῇ μεταγραφῇ τούτου υπό τήν σημαίαν ἑτέρου Κράτους, ἐκτός
 ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῳ (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Άμα τῆ μεταγραφῆ πλοίου τινος ὑπὸ τὴν σημαίαν ἑτέρου κέρους, τὸ Πιστοποιητικόν θά παραμένῃ ἐν ἰσχύϊ διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μῆνας νοουμένου ὅτι τοῦτο δὲν θά ἔληγε πρὸ τοῦ τέλους τῆς ἐν λόγῳ περιόδου, ἢ μέχρις ὅτου ἡ Διοίκησις ἐκδώσει Πιστοποιητικόν πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦτου, οἷονδῆποτε τούτων ἤθελεν ἐπέλθει πρότερον. Τὸ συντομώτερον δυνατὸν μετὰ τὴν διενέργειαν τῆς μεταγραφῆς ἡ Κυβέρνησις τοῦ κέρους, οὐτινος τὴν σημαίαν ἐδικαιούτο κρηγυμένως νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον, ὀφείλει νὰ διαβιβάσῃ πρὸς τὴν Διοίκησιν ἐν ἀντίγραφον τοῦ Πιστοποιητικοῦ τὸ ὄνομα ἔφερε τὸ πλοῖον πρὸ τῆς μεταγραφῆς καί, ἐάν εἶναι ἐφικτόν, ἐν ἀντίγραφον τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως.

Κανονισμός 13

Ἀπαιτήσεις πρὸς τὸν σκοπὸν Περιορισμοῦ εἰς τὸ Ἐλάχιστον τῆς Τυχασίας Ψυκάνσεως

(1) Τὸ σχέδιον, ἡ κατασκευὴ, ὁ ἐξοπλισμὸς καὶ ἡ λειτουργία πλοίων μεταφερόντων ἐπιβλαβεῖς ὑγρὰς οὐσίας ὑπὸ μορφήν χύδην φορτίου καὶ ὑποκειμένων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἢ ἀνέλεγκτος ἀποδέσμευσις ἐντὸς τῆς θαλάσσης τοιούτων οὐσιῶν.

(2) Κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου κέρους θά ἐκδίδῃ ἢ θά προκαλῇ τὴν ἐκδοσὶν λεπτομερῶν ἀπαιτήσεων ἀναφορικῶς πρὸς τὸ σχέδιον, τὴν κατασκευὴν τὸν ἐξοπλισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τοιούτων πλοίων.

(3) Ἐν σχέσει πρὸς δεξαμενόπλοια χημικῶν οὐσιῶν, αἱ ἐν τῇ παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναφερόμεναι ἀπαιτήσεις δέον νὰ περιέχουν τὸ εὐλάχιστον μέρος τὰς διατάξεις αἵτινες περιέχονται εἰς τὸν Κώδικα περὶ Κατασκευῆς καὶ Ἐξοπλισμοῦ Πλοίων μεταφερόντων Ἐπικινδύνου Χημικῆς Οὐσίας ὑπὸ μορφήν χύδην φορτίου, υἱοθετηθέντα ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α.212(VII) ὡς οὗτος θέλει τροποποιεῖται ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ, νοουμένου ὅτι αἱ τροποποιήσεις τοῦ ἐν λόγῳ Κώδικος υἱοθετοῦνται καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου 16 τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀναφορικῶς πρὸς τὰς διαδικασίας τροποποιήσεως Πρωτοκόλλου τινος εἰς Πάρτημα.

2004

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΙ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΣ ΜΠΙΒΛΑΒΩΝ
ΥΠΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Α Κατηγορία:

Ουδαίαι αιτίνες συσσωρεύονται βιολογικῶς, ἱκαναί νά προκαλοῦν κίνδυνον εἰς τήν ὑδρόβιον ζωήν ἢ τήν ἀνθρωπίνην υἰεΐαν· ἡ αιτίνες εἶναι ἀκρῶς τοξικαί διὰ τήν ὑδρόβιον ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ βαθμοῦ κινδύνου 4, ὀριζόμεναι ὑπό τοῦ ἐλαχίστου ἐπιτρεπτοῦ ὀρίου 1:1,000,000)· καί ἐπιπροσθέτως ὠρισμένα οὔδαίαι αιτίνες εἶναι μετρίως τοξικαί διὰ τήν ὑδρόβιον ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ βαθμοῦ κινδύνου 3, ὀριζόμεναι ὑπό τοῦ ἐλαχίστου ἐπιτρεπτοῦ ὀρίου 1 ἢ περισσοτέρων ἀλλά πάντως ὀλιγωτέρων τῶν 10:1,000,000) ὁσάκις εἶδεται ἰδιαιτέρα ἔμφασις εἰς προσθέτους παράγοντας τῆς μορφῆς τοῦ κινδύνου ἢ εἰς εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς οὔδαίης.

Β Κατηγορία:

Οὔδαίαι αιτίνες συσσωρεύονται βιολογικῶς κατόπιν βραχείας κατακρατήσεως τῆς τάξεως τῆς μιᾶς ἐβδομάδος ἢ καί ὀλιγώτερον· ἡ αιτίνες εἶναι ἱκαναί νά προκαλοῦν μόλυνσιν τῆς θαλασοΐας τροφῆς· ἡ αιτίνες εἶναι μετρίως τοξικαί διὰ τήν ὑδρόβιον ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ βαθμοῦ κινδύνου 3, ὀριζόμεναι ὑπό τοῦ ἐλαχίστου ἐπιτρεπτοῦ ὀρίου 1:1,000,000 ἢ περισσοτέρων, ἀλλά πάντως ὀλιγωτέρων τῶν 10:1,000,000· καί ἐπιπροσθέτως ὠρισμένα οὔδαίαι αιτίνες εἶναι ἐλαφρῶς τοξικαί διὰ τήν ὑδρόβιον ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ βαθμοῦ κινδύνου 2, ὀριζόμεναι ὑπό τοῦ ἐλαχίστου ἐπιτρεπτοῦ ὀρίου 10:1,000,000 ἢ περισσοτέρων, ἀλλά πάντως ὀλιγωτέρων τῶν 100:1,000,000) ὁσάκις εἶδεται ἰδιαιτέρα ἔμφασις εἰς προσθέτους παράγοντας τῆς μορφῆς τοῦ κινδύνου ἢ εἰς εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς οὔδαίης.

Γ Κατηγορία:

Οὔδαίαι αιτίνες εἶναι ἐλαφρῶς τοξικαί διὰ τήν ὑδρόβιον ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ βαθμοῦ κινδύνου 2, ὀριζόμεναι ὑπό τοῦ

ελάχιστου επιτρεπτού όριου 10 ή περισσότερων, αλλά πάντως
 ολιγωτέρων των 100:1,000,000)· και επιπροσθέτως ώρισμένα
 ούσιαι αιτινες πρακτικῶς δέν εἶναι τοξικά διὰ τήν υδρόβιον
 ζωήν (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ Βαθμοῦ Κινδύνου 1, ὀριζόμενα
 ὑπό τοῦ ἐλάχιστου ἐπιτρεπτοῦ ὁρίου 100:1,000,000 ἢ περισσότερων,
 ἀλλά πάντως ὀλιγωτέρων των 1,000:1,000,000) ἐσάκις ἰδιαιτέρα
 ἔμφασις δίδεται εἰς προσθέτους παράγοντας τῆς μορφῆς τοῦ κινδύνου
 ἢ εἰς εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς ούσιας.

Δ Κατηγορία:

Ούσιαι αιτινες πρακτικῶς δέν εἶναι τοξικά διὰ τήν υδρόβιον ζωήν
 (ὡς ἐκφράζονται διὰ τοῦ Βαθμοῦ Κινδύνου 1, ὀριζόμενα ὑπό τοῦ
 ἐλάχιστου ἐπιτρεπτοῦ ὁρίου 100:1,000,000 ἢ περισσότερων, ἀλλά
 πάντως ὀλιγωτέρων των 1,000:1,000,000)· ἢ αιτινες δημιουργοῦν
 ἰζήματα ἐπιστρωματοῦντα τόν ἐπιπέδον βυθῶν μεθ' ὑψηλῆς βιοχημικῆς
 ἀπαιτήσεως ὀξυγόνου (EC₅₀)· ἢ αιτινες εἶναι ἄκρως ἐπικίνδυνοι
 διὰ τήν ἀνθρωπίνην υγείαν, μέσης θανατηφόρου ὁδοῦ (LD₅₀)
 ὀλιγωτέρας των 5 mg/kg· ἢ αιτινες προκαλοῦν μετρίαν ἐλάττωσιν
 των ἀνέσεων λόγω ἐπιμονῆς, ὀσμῆς ἢ των δηλητηριωδῶν ἢ ἐρεθιστικῶν
 χαρακτηριστικῶν, πιθανῶς παρακωλύουσαι τήν χρῆσιν των παραλιῶν·
 ἢ αιτινες εἶναι μετρίως ἐπικίνδυνοι διὰ τήν ἀνθρωπίνην υγείαν,
 μέσης θανατηφόρου ὁδοῦ (LD₅₀) ἀπό 5 mg/kg ἢ καί περισσότερα,
 ἀλλά πάντως ὀλιγώτερα των 50 mg/kg· καί αιτινες προκαλοῦν ἄσφραν
 ἐλάττωσιν των ἀνέσεων.

Ἴτεραι Ἰσχύαι Ούσιαι (διὰ τοῦς σκοποῦς τοῦ Κανονισμοῦ 1, τοῦ παρόντος Προσαρτήματος)

Ούσιαι ἔτεραι ἢ αἰ κατατασόμενα εἰς τῶς ἀνωτέρω Α, Β, Γ καί Δ
 κατηγορίας.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΜΟΡΦΗΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ουσία	Αριθμός Η.Σ. (UN Numbers)	Κατηγορία Έκτασης διδ την ἀποδέσμευση έν τῷ κλοι- σίῳ ἐργασιῶν	Υπολειμματική πυκνότης (% τοῦ βάρους)		
			(Κανονισμός 3 τοῦ Παραρτή- ματος II)	(Κανονισμός 5(1) τοῦ Παραρτή- ματος II)	(Κανονισμός 5(7) τοῦ Παραρτή- ματος II)
	I	II	III Ἐκτός εἰδικῶν περιοχῶν	IV Ἐντός εἰδι- κῶν περιοχῶν	
Ἀκεταλδεϋδη	1089	C			
Ἄξαικέν δεϋ	1842	C			
Ἄξαικός ἀνυδρίτης	1715	C			
Ἀκετόνη	1090	D			
Γαυλιδρική κετόνη	1541	A	0.1	0.05	
Ἀκετυλοχλωρίδιον	1717	C			
Ἀκρολεϋνη	1092	A	0.1	0.05	
Ἀκρυλικόν δεϋ	-	C			
Ἀκρυλονιτρίλιον	1093	B			
Ἄσικονιτρίλιον	-	D			
Ἀλκυλο-δενξοσουλφο- νικός ἔσθρη (εἰθεφα ἄλυσις) (διακλαδομένη ἄλυσις)	-	C E			
Ἀλλυλική ἀλκοόλη	1098	B			
Ἀλλυλοχλωρίδιον	1100	C			
Στυπτηρό (διάλυ- μα 15%)	-	D			
Ἀμινο-αιθυλο-αιθα- νολεμίνη (ἀεροξυ-αιθυλο- αιθυλενοδισεμίνη)	-	D			
Ἀμμωνία (ἀδατικό διάλυμα 28%)	1005	B			
Ἄξαικός-ισο-αμλε- σθρη	1104	C			
Ἡ-ἄξαικός ἀμυλεσθρη	1104	C			
Ἡ-ἄμυλική ἀλκοόλη	-	D			
Ἄνιλίνη	1547	C			

* Ὁ ἀποτεριστικός δεικνύει ὅτι ἡ οὐσία ἔχει προσωρινῶς περιληφθῆ εἰς τὸν παρόντα κατάλογον καὶ ὅτι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες διὰ τὴν συμπλήρωσιν ἢ ἀξιολόγησιν τῆς ἐν ἀναφορῇ πρὸς τοὺς κινδύνους ἐπὶ τοῦ περιβάλλοντος, εἰδικῶς ἐν σχέσει πρὸς τοὺς χύμους κλοντοπαράγω-
γικούς πύρους.

Όνομα	I	II	III	IV
Βενζόλιο	1114	C		
Βενζυλική άλκοόλη	-	D		
Βενζυλοχλωρίδιο	1736	F		
Όξεικος έστερας της Κ-βου- τυλικής άλκοόλης (όξεικος Κ-βουτυλεστίρ)	1123	D		
Όξεικος έστερας της δευτερο- ταγους βουτυλικής άλκοόλης	1124	D		
Ακρυλικός Κ-βουτυλεστίρ	-	D		
Βουτυρικός βουτυλεστίρ*	-	E		
Βουτυλενογλυκόλη	-	D		
Μεθακρυλικός βουτυλεστίρ	-	D		
Κ-Βουτυραλδεσδη	1129	E		
Βουτυρικόν δεύ	-	E		
Υδροξείδιο του άσβεστιου (διόλυμα)	-	D		
Ήλαιον καμ φορξ	1130	B		
Διθειώνθραξ	1131	A	0.01	0.005
Τετραχλωρένθραξ	1846	F		
Υδροξείδιο του Καλλίου	1814	C		
Αλφαικόν δεύ	1750	C		
Αλφαφθριον	1868	E		
Αλφαιδρίνη(επιζε)*	-	D		
Αλφαοπρένιον*	1991	C		
Αλφαοσελφονικόν δεύ	1754	C		
Β-Αλφαοτολουόλιο	-	F		
Κιτρικόν δεύ (10%-25%)	-	D		
Κρεόωτον	1334	A	0.1	0.05
Κρεξόλαι	2076	A	0.1	0.05
Κρεξυλικόν δεύ	2022	F	0.1	0.05
Κροτωνική έλδεσδη	1143	F		
Κουμένιον	1918	C		
Κυκλοεξάνιον	1145	C		
Κυκλοεξανόλη	-	D		
Κυκλοεξανόνη	1915	D		
Κυκλοεξυλαμίνη*	-	D		
Η-Κουμένιον (Ισοπροπυλοταλουόλιο)*	2046	D		
Δεκαλίνη-(δέκαθδροναςβαλίνη)	1147	D		
Δεκάνιον*	-	D		

* Ο έστερικός δείκνυει ότι ή ούσα έχει προσαρινξ περιλησθή εις τόν περιόντα κατάλογον καί ότι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες διά τά συμπληρωσθή ή εξιολόγησθς της έν άναφορξ προς τούς κινδύνους επί του περιεχόμενου, ειδικώς έν σχέσει προς τούς ζώντας πλουτοπαραγωγικούς πόρους.

Ονόμα	I	II	III	IV
Διακετονο-άλκοόλη-(Διακετονική άλκοόλη)*	1148	D		
Διβενχλαιθίη*	-	C		
Διχλωροβενζόλιον	1591	A	0.1	0.05
Διχλωροαιθυλαιθίη	1916	E		
Διχλωροπροπενίου-διχλωροπροπανίου μείγμα (D.D. Soil fumigant)	2047	E		
Διαιθυλαμίνη	1154	C		
Διαιθυλοβενζόλιον (μείγμα Ισομερών)	2049	C		
Διαιθυλαιθίη	1155	D		
Διαιθυλενοτριαμίνη*	2079	C		
Κονοαιθυλαιθίη της διαιθυλενογλυκόλης	-	C		
Διαιθυλοκετόνη (3-πεντανόνη)	1156	D		
Διισοβουτυλένιον*	2050	E		
Διισοβουτυλοκετόνη	1157	D		
Διισοπροπανολαμίνη	-	C		
Διισοπροπυλαμίνη	1158	C		
Διισοπροπυλαιθίη*	1159	D		
Διμεθυλαμίνη (40% υδατικό διάλυμα)	1160	C		
Διμεθυλαιθανολαμίνη (2-διμεθυλαμινο- αιθανόλη)*	2051	C		
Διμεθυλοφορμαμίδιον	-	D		
1,4-διεξάνιον*	1165	C		
Διφαινύλιον/διφαινυλοξειδίου μείγμα*	-	D		
Δωδέκυλο βενζόλιον	-	C		
*Επιχλωρυδίνη	2023	E		
Οξείκος 2-αιθεξυ-αιθυλεστήη	1172	D		
*Οξείκος εϊθυλεστήη	1173	D		
*Ακρυλικός εϊθυλεστήη	1917	D		
Διθυλο-αμυλο-κετόνη*	-	C		
Διθυλοβενζόλιον	1175	C		
Διθυλοκυκλοεξάνιον	-	D		
Διθυλενο-χλωρυδρίνη (2-χλωρο-αιθανόλη)	1435	D		

* Ο ύστερίσκος δείκνυει ότι ή ούσα έχει προαρινώς περιληφθή εις τόν παρόντα κατάλογον και ότι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες διά νά συμπληρωθή ή αξιολόγησις της εν ύναφορ ή με τούς κινδύνους επί του περιβάλλοντος, ειδικώς εν σχέσει πρός τούς ζώντας πλουτοπαραγωγικούς πόρους.

Ουδα	I	II	III	IV
Αβυλενο-χρυσυδρίνη*	-	D		
Αβυλενοδιομίνη	1604	C		
Διβρωμοαιθυλένιον	1605	P		
Διχλωροαιθυλένιον	1184	E		
Κομοαιθυλοϊθίρ της αβυλενογλυκόλης (*ethyl cellosolve)	1171	D		
Άκρυλικός 2-αιθυλο-εξυλεστήρ*	-	D		
2-αιθυλοεξανόλη	-	C		
Γαλακτικός αβυλεστήρ*	1192	D		
2-αιθυλο 3-προπυλο-ακρολεΐνη*	-	E		
Νορμολδεϋδη (37-50% διάλυμα)	1198	C		
Κυρμηχικόν δεϋ	1779	D		
Φουρφυριλική άλκοόλη ή (φουρφουρέλη)	-	C		
Ήπτανολικόν δεϋ*	-	D		
Ήξαμεθυλενο-διομίνη*	1783	C		
Ήδροχλωρικόν δεϋ	1789	D		
Ήδροφθβρίον (40% υδατικό διάλυμα) ή (Ήδροφθωρικόν δεϋ)	1790	E		
Ήπεροξείδιον τοϋ Ήδρογόνου ή Ήξυγο- νοϋχον ύδωρ (Ισχυρότερον άπό 60%)	2015	C		
Άκρυλικός Ισο-βουτυλεστήρ	-	D		
Ήσοβουτυλική άλκοόλη	1212	D		
Μεθακρυλικός Ισο-βουτυλεστήρ	-	D		
Ήσοβουτυραλδεΐδη	2045	C		
Ήσο-οκτένιον*	-	D		
Ήσοεντάνιον	-	D		
Ήσοφορόνη (Ισοphorone)	-	E		
Ήσοπροπυλαμίνη	1221	C		
Ήσοπροπυλοκυκλοεξάνιον	-	D		
Ήσοπρένιον	1216	D		
Γαλακτικόν δεϋ	-	D		
Ήσοιτυλοξείδιον*	1229	C		
Ήξεικός μεθυλεστήρ	1231	D		
Άκρυλικός μεθυλεστήρ	1919	C		
Ήσοβυλο-αμυλική άλκοόλη	-	D		

* Ο άστερίσκος δείκνυει ότι ή ουδα έχει προσωρινώς περιληφθή εις τόν κατάλογο κατέλογον και ότι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες διά νά συμπληρωθή ή αξιολόγησις της έν άναφορή προς τους κινδύνους επί των περιβρλλοντες, ειδικώς έν σχέσηι προς τους χάντες ελευτεπαραγωγικούς πόρους.

Ουσία	I	II	III	IV
Μεθυλενο-χλωρίδιο	1593	B		
2-Μεθυλο-5-οιθυλοπυριδίνη*	-	F		
Μεθακρυλικός μεθυλεσθέρ	1247	D		
2-Μεθυλοπεντένιο*	-	D		
α-Μεθυλοοστουρόλιο*	-	D		
Κονοχλωροβενζόλιο	1134	B		
Κονοαιθανολαμίνη	-	D		
Κενο-ισο-προπυλοαμίνη	-	C		
Κονομεθυλαιθανολαμίνη	-	C		
Κονονιτροβενζόλιο	-	C		
Κονο-ισο-προπυλαμίνη	-	C		
Κορφολίνη*	2054	C		
Καφθαλίνη (τετηκνία)- ή (Καφθαλίνιο)	1334	A	0.1	0.05
Καφθενικά όξέα*	-	A	0.1	0.05
Κιτρικό όξύ (90%)	2031/ 2032	C		
2-Κιτροπροπένιο	-	D		
Ο-Κιτροτολουόλιο	1664	C		
Έννευλική άλκοόλη*	-	C		
Έννευλική φαίνολη	-	C		
Κ-όκτανόλη	-	C		
Έλαιον	1831	C		
Όξελικό όξύ (10-25%)	-	D		
Κενοχλωροαιθάνιο	1669	B		
Κ-Κεντάνιο	1265	C		
Τετραχλωροαιθυλένιο (Tetrachloroethylene)	1697	B		
Φαινόλη	1671	F		
Ψωφορικό όξύ	1805	D		
Ψωφορος (στοιχείον)	1336	A	0.01	0.05
Υδατικός άνυδρίτης (τετράς)	-	C		
β-προπιλακτόνη*	-	B		
Προπιονική άλδεϋδη (Προπιοναλδεϋδη)	1275	B		
Προπιονικό όξύ	1848	B		
Προπιονικός άνυδρίτης	-	B		
Ψξειικός Κ-προπυλεσθέρ*	1276	C		

* Ο άσπερτικός δείχνει ότι ή ουσία έχει προσωρινώς περιληφθή εις τόν παρόντα κατάλογον και ότι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες δια νέ συμπληρωτέ ή άξιολογήσεις της έν αναφορή προς τους κινδύνους επί της περιβάλλοντος, ειδικώς έν σχέσει προς τους ζώντες πλητοποικωγικούς πόρους.

Ούσα	I	II	III	IV
Κ-Προπανάλη	1274	D		
Κ-Προκυλαμίνη	1277	C		
Πυριδίνη	1282	B		
Τετραχλωρισθχον πυρίτιον	1818	D		
Διχρωμικό νάτριο (διάλυμα)	-	C		
Ύδροξείδιον τοῦ νατρίου	1824	C		
Πενταχλωροφαινολικόν νάτριο (διάλυμα)	-	A	0.1	0.05
Μονομερές στυρόλιο	2055	C		
Θεικόν όξύ	1830/ 1831/ 1832	C		
Βόειον λίπος	-	D		
Τετρααιθυλικός μάλυβδος	1649	A	0.1	0.05
Τετραυδρο-φουρένιο	2056	D		
Τετραυδρο-ναφθαλίνο (τετραδίνη)	1540	C		
Τετραμεθυλο-βενζόλιο	-	D		
Τετραμεθυλικός μάλυβδος	1649	A	0.1	0.05
Τετραχλωρισθχον τιτάλιο	1838	D		
Τουλούδιο	1294	C		
Διισκναιικό τολουόλιο*	2078	B		
Τριχλωροαιθάνιο	-	C		
Τριχλωρο-αιθυλένιο	1710	B		
Τριαιθανολαμίνη	-	D		
Τριαιθυλαμίνη	1296	C		
Τριμεθυλο-βενζόλιο*	-	C		
Φωσφορικό τριχρεζόλιο*	-	F		
Τερρεβινθίνη	1299	B		
Όξεικό βινυλεσθή	1301	C		
Βινυλιδενοχλωρίδιο*	1303	F		
Συλόλια (μεγμα ίσομερών)	1307	C		

* Ο όστερικός δείχνει ότι ή ούσα έχει προσωρινώς περιληφθή εις τόν παρόντα κατάλογο και ότι χρειάζονται περαιτέρω πληροφορίες διά να συμπληρωθή ή αξιολόγησις της έν άναφορ ή προς τούς κινδύνους επί τοῦ περιβάλλοντος, ειδικώς έν σχέσει προς τούς ζώντας πλουτοπαραγωγικούς πόρους.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΥΠΕΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΟ
ΚΟΡΙΘΜΟ ΧΥΔΙΩΝ ΕΚΡΤΙΟΥ

Άλκονιτρίλιον (Μεθυλοκυανίδιον)	Έλαιόλαδον
Τριτοπαγής έμυλική έλκοδλη	Πολυπροπυλενο-γλυκόδλη
Κ-Βουτυλική έλκοδλη	Όξεικός έσο-προπυλεστήρ
Βουτυρολακτόνη	Όσο-προπυλική έλκοδλη
Εθωριόδχον όξέεστιον (διάλυμα)	Προπυλενο-γλυκόδλη
Κικινέλαιον	Όξείδιον του προπυλενου
Κυμοί έσοεριοδοειδών (Cococut oil)	Τετραμερές προπυλένιον
Έλαιον ήπατος όνκοκου (Μονουγέλαιον)	Τριμερές προπυλένιον
Όσο-δεκανόδλη	Ζορβιτόδλη
Κ-δεκανόδλη	Οεγον (όγρόν)
Δεκα-οκταόδλη	Τριδεκανόδλη
Διβουτυλικός αέθέρ	Τριεθυλενο-γλυκόδλη
Διοιθονολαμίνη	Τριεθυλενο-τετρομίνη
Διοιθυλενο-γλυκόδλη	Τριπροπυλενο-γλυκόδλη
Διπεντένιον	Όδωρ
Διπροπυλενο-γλυκόδλη	Οίονος
Διθενόδλη-(αίθυλική έλκοδλη)	
Διθυλενο-γλυκόδλη	
Άνώτεροι έλκοδλαι (C ₁₂ - C ₂₀)	
Γλυκερίνη	
Κ-έλτένιον	
Όπτένιον (μείγμα έσομερών)	
Κ-έζάνιον	
Αιγροίνη	
Μεθαιόδλη (μεθυλική έλκοδλη)	
Όξεικός μεθυλεμυλεστήρ	
Μεθυλο-αιθυλο-κετόνη (2-βουτανόνη)	
Όζλα	
Μελάσσα	

2013

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

ΒΙΒΛΙΟΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΔΙΑ ΠΑΘΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑ
ΕΠΙΒΑΡΕΙΣ ΥΓΡΑΣ ΟΥΣΙΑΣ ΥΠΟ ΜΟΡΦΗ ΧΥΔΗΡ ΦΟΡΤΙΟΥ

*Όνομα πλοίου

Είς κυβικά μέτρα χωρητικότητος
ἐκδόστης δεξαμενῆς πρὸς μετα-
φορῶν φορτίου

*πότους ἐκ πρὸς

(α) φόρτωσις φορτίου

1. Ἡμερομηνία καὶ τόπος φορτώσεως
2. Ὄνομασθα καὶ κατηγορία φορτω-
θέντος (ων) φορτίου (ων)
3. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων) εἰς
ἣν(ας) ἐγένετο ἡ φόρτωσις

(β) Μεταγγίσις φορτίου

4. Ἡμερομηνία μεταγγίσεως
5. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων)
(i) ἀπὸ
(ii) εἰς
6. Ἐξεκινῶθη(σαν) ἡ(αὶ) εἰς τὸ
5(i) ἀναφερθεῖσα(αι) δεξαμε-
νή(ας);
7. Ἐάν ὄχι, ἀναφέρατε παραμένου-
σαν ποσότητα

(γ) Ἐκφόρτωσις φορτίου

8. Ἡμερομηνία καὶ τόπος ἐκφορτώσεως
9. Διακριτικὰ δεξαμενῆς(ων) ἐξ ἧς
(ων) ἐγένετο ἡ ἐκφόρτωσις
10. Ἐξεκινῶθη(σαν) ἡ(αὶ) δεξαμε-
νή(ας);
11. Ἐάν ὄχι, ἀναφέρατε παραμένουσαν
ποσότητα εἰς δεξαμενήν(ας)
12. Ἰσχύειται ἡ(αὶ) δεξαμενή(ας)
νὰ καθαρισθῶν;
13. Ποσότης μεταγγισθεῖσα εἰς ἰζη-
ματοσυλλέκτριαν δεξαμενήν
14. Διακριτικὰ ἰζηματοσυλλέκτριας
δεξαμενῆς

(δ) Ἐρμῆτισις δεξαμενῶν φορτίου

15. Διακριτικὰ ἔρμητιοθεσίας(ων)
δεξαμενῆς(ων)
16. Ἡμερομηνία καὶ ἐπίσις πλοίου
κατὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἔρμητισεως

..... *Υπογραφή Πλοιοδραχου

(ε) Καθαρισμός δεξαμενών φορτίουΑ. Κατηγορία Οβείων

17. Διακριτικά καθαρισθείσες(ών)δεξαμενής(ών)
18. Ήμερομηνία και τοποθεσία καθαρισμού
19. Μέθοδοι καθαρισμού
20. Τοποθεσία χρησιμοποιηθείσες εγκαταστάσεις υποδοχής
21. Πυκνότης έκροχης ζυμα ως έτερμοποίηση ή αποδέσμευσις εις εγκαταστάσιων υποδοχής
22. Ποσότης παραμείνουσα εν τη δεξαμενή
23. Μέθοδος και ποσότης ύδατος εισαγομένου εντός δεξαμενής· διά τόν τελικόν καθαρισμόν
24. Τοποθεσία, ήμερομηνία αποδεσμεύσεως εντός της θαλάσσης
25. Μέθοδος και έξοπλισμός χρησιμοποιηθείς διά τήν εντός της θαλάσσης αποδέσμευσιον

Β, Γ και Δ Κατηγορία Οβείων

26. Χρησιμοποιηθείσα μέθοδος έκλυσεως
27. Χρησιμοποιηθείσα ποσότης ύδατος
28. Ήμερομηνία, τοποθεσία αποδεσμεύσεως εντός της θαλάσσης
29. Μέθοδος και έξοπλισμός χρησιμοποιηθείς διά τήν αποδέσμευσιον εντός της θαλάσσης

(στ) Μεταγγίσις αποστέρτου έρμητος ύδατος

30. Διακριτικά δεξαμενής(ών)
31. Ήμερομηνία και έτος τοσ πλοίου κατά τήν έναρξιν της αποδεσμεύσεως εντός της θαλάσσης
32. Ήμερομηνία και έτος τοσ πλοίου κατά τό πέρας της αποδεσμεύσεως εντός της θαλάσσης
33. Ταχύτης(ες) πλοίου διαρκείας της αποδεσμεύσεως
34. Ποσότης αποδεσμευθείσα εντός της θαλάσσης
35. Ποσότης άποστέρτου ύδατος μεταγγισθέντος εις έπιμετασπλήκτριον(ες) δεξαμενήν(ές) (δείτετε διακριτικά έπιμετασπλήκτριοις(ών) δεξαμενής(ών))
36. Ήμερομηνία και λιμήν αποδεσμεύσεως εις εγκαταστάσεις υποδοχής ύψους (έν εφαρμογήται)

(ζ) Μετάγγισης έξι ίζηματοσυλλέκτριες δεξαμενής/διευθέτησις
της τύχης ύπολειμμάτων

37. Διακριτικά ίζηματοσυλλέκτριας(ων)
δεξαμενής(ων)

38. Ποσότης διευθετηθείσα έξι έκδοσης
δεξαμενής

39. Μέθοδος διευθέτησεως της τύχης
ύπολειμμάτων:

(α) Έγκαταστάσεις ύποδοχής

(β) Ανάμειξις μετά φορτίου

(γ) Μετάγγισης εις έτεραν(ας)
δεξαμενήν(ές) (δώσατε διακρι-
τικά δεξαμενής(ων))

(δ) Έτερα μέθοδος

40. Ήμερομηνία και λεπτόν εις όν έγινετο
ή διευθέτησις της τύχης των ύπολειμ-
μάτων

(η) Τυχάλα ή έτερα έκτοκτος απόδόμενοις

41. Ήμερομηνία και χρόνος συμβάντος

42. Στίγμα ή έξοις του κλοίου κατά
τόν χρόνον του συμβάντος

43. Ποσότης κατά προσέγγισιν, όνομα
και κατηγορία ούρας

44. Συνθήκαι απόδρασσεως ή διαφυγής
και γενικαι παρατηρήσεις

..... Υπογραφή : Λαϊόργου

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΨΥΛΑΝΘΡΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ
 ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΕΒΛΑΒΩΝ ΥΠΡΗΝ ΟΥΣΙΩΝ ΥΠΟ ΜΟΡΦΗΝ
 ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ (1973)

(Σημ.: Προκειμένου περί δεξαμενοποιού χημικών ουσιών, το παρόν πιστοποιη-
 τικόν θέλει συμπληρωθεί-διά τοσ κατά τός διατάξεις τοσ
 Κανονισμού 15(3) τοσ Παραρτήματος II τής Συμβάσεως άπαι-
 τουμένου πιστοποιητικού)

(Έπίσημος Σφραγίς)

Έκδόσεται δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως διά τήν
 Πρόληψιν τής Ψυλάνσεως ύπό Πλοίων, 1973, κατ' έξουσιοδότησιν τής
 Κυβερνήσεως

.....
 (πλήρης έπίσημος καθορισμός τής χώρας)

ύπό

(πλήρης έπίσημος καθορισμός τοσ έρμοδίου προσώπου ή οργανισμού
 έξουσιοδοτημένου δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως
 διά τήν Πρόληψιν τής Ψυλάνσεως ύπό Πλοίων, 1973)

Όνομα Πλοίου	Ένδεικτικός Αριθμός ή Σηφίου	Λιμήν Κηλο- γήσεως	Όλική Σαρητικότης

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. Ότι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῆ, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως.

2. Ότι ἡ ἐπιθεώρησις κατέδειξεν ὅτι τὸ σκάδιον, ἡ κατασκευὴ καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου εἶναι τοιαύτης ἰδιότητος καὶ καταστάσεως, ὥστε νὰ περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν ἀνελαστικότητα ἐντὸς τῆς ἐπιπέδου ἀποδόσεως ἐπιβαρῶν ὑγρῶν οὐσιῶν.

3. Ότι αἱ ἐκδόσεις διαρρυθμίσεις καὶ μέθοδοι ἐνακρίθησαν ὑπὸ τῆς Διοικήσεως ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως:

.....

(Συνεχίζεται ἐπὶ τῶν προσαρτωμένων ὑπογεγραμμένων καὶ φερόντων ἡμερομηνίαν φύλλων ἢ φύλλου)

.....

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι
ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ἐνδισμέσου(ων) ἐπιθεωρήσεως(ων) κατὰ διαστή-
ματα

Ἐξεδόθη ἐν

(τόπος ἐκδόσεως Πιστοποιητικοῦ)

..... 19

(Ἐπογραφή τοῦ θεδντῶς ἐξουσιοδοτημέ-
νου λειτουργοῦ τοῦ ἐκδίδοντος τὸ
Πιστοποιητικῶ)

(Ἐφαγίς τῆς ἐκδόσεως ἰσχύος)

Ένδικομεσοι έπιθεωρήσεις

Διά τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι κατὰ τήν ὄψιν τοῦ Κανονισμοῦ 10(1)(γ) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως ἀπαιτουμένην ἐνδικομεσον ἐπιθεώρησιν, τό πλοῖον καί ἡ κατάστασις τοῦτου ἀποκαλύπτουσι ὅτι ἀνταποκρίνονται πρός τὰς συναφεῖς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Ἐπεγράφη
(Ἐπογραφή δεδόντως ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ)

Τόπος

Ἡμερομηνία

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

Ἐπεγράφη
(Ἐπογραφή δεδόντως ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ)

Τόπος

Ἡμερομηνία

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

Ἀννάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 12(2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως, ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Πιστοποιητικοῦ κατατείνεται μέχρι

Ἐπεγράφη
(Ἐπογραφή δεδόντως ἐξουσιοδοτημένου λειτουργοῦ)

Τόπος

Ἡμερομηνία

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΤΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΛΑΒΗΝ
ΥΠΕΡ ΟΥΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΜΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΥΠΟ ΣΥΣΚΕΥΛΕΤΗΡΙΩΝ
ΜΟΡΦΩΝ, Ή ΕΙΣ ΚΙΒΩΤΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΦΟΡΗΤΑ ΒΥΤΙΑ Ή ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ
ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΕΠΙ ΘΑΛΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΩΝ

Κανονισμός 1

Έφαρμογή

- (1) Έκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται, οι Κανονισμοί του παρόντος Παραρτήματος εφαρμόζονται επί πάντων των αλοίων όστινα μεταφέρουν επιβλαβείς ούσεις υπό συσκευαστική μορφήν, ή εις κιβώτια μεταφοράς, φορητά βυτία ή βυτιοφόρα βαγόνια κινούμενα επί θάλας και σιδηροτροχιών.
- (2) Έκτός εάν είναι σύμφωνος προς τας διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, ή τοιαύτη μεταφορά επιβλαβών ούσιων άπαγορεύεται.
- (3) Προς συμπλήρωσιν των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος ή Κυβέρνησις έκάστου έθνους της συμφέροντος θέλει έκδόσει, ή μερικώς άνω έκδόσθην, λεπτομερείς άκείτησις ως προς την συσκευασίαν, επίσημασιν, επικόλλησιν έτικετών, άκείδεικτικά έγγραφα, στοιβασίαν, ποσοτικούς περιορισμούς, εξαιρέσεις και γνωστοποιήσεις, προς τών σκοπόν πρόληψως ή περιορισμού εις τό έλάχιστον της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος δι' επιβλαβών ούσιων.
- (4) Έν τή έννοιά του παρόντος Παραρτήματος, τά κενά δοχεία, κιβώτια μεταφορές, φορητά βυτία και τά κινούμενα επί θάλας και σιδηροτροχιών βυτιοφόρα βαγόνια θέ έωρωνται άφ' έαυτών ως επιβλαβείς ούσαι, έκτός εάν έχουν ληφθή έπαρκείς προφυλάξεις ώστε να διασφαλί- ζεται ότι ταυτα δεν περιέχουν οιονδήποτε διδλειμμα επικίνδυνον διά τό θαλάσσιον περιβάλλον.

Κανονισμός 2

Συσκευασία

Συσκευασθεί, κιβώτια μεταφορές, φορητά βυτία και βυτιοφόρα βαγόνια κινούμενα επί θάλας και σιδηροτροχιών όσον να διατίθωνται

τοιοῦτην ἀποτελεσματικότητα, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ εἰδικοῦ περιεχομένου των, ὥστε νά περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον κατὰ τοῦ θαλασσοῦ περιβάλλοντος.

Κανονισμός 3

Ἐπισημανοίς καί Ἐπιδόλλησις Ἐτικετῶν

Συσκευάσματα, φορτωόμενα ἐπὶ πλοῦ εἴτε κατὰ μόνας, εἴτε ἐν συγκροτήσει μεθ' ἑτέρων, εἴτε εἰς κιβώτια μεταφορᾶς, κιβώτια μεταφορᾶς, φορητὰ βυτία ἢ βυτιοφόρα βρογόνια κινούμενα ἐπὶ ὁδοῦ καὶ οἰδηροτροχιῶν περιέχοντα ἐπιβλαβῆ τινα οὐσίαν, δεόν νά ἐπισημανθῶνται ἀνεκτικῶς διὰ τῆς ὀρθῆς τεχνικῆς ὀνομασίας (ἐμπορικᾶς ὀνομασίαι δέν ὕψανται νά χρησιμοποιῶνται ἐν τῇ ἐννοῇ τῆς ὀρθῆς τεχνικῆς ὀνομασίας), περαιτέρω δέ νά ἐπισημανθῶνται διὰ τινος ἐνδεικτικῆς ἐτικέτας ἢ ἀποτυπώσεως προτύπου ἐτικέτας (council of 1961), μαρτυροῦσας ὅτι τὸ περιεχόμενον εἶναι ἐπιβλαβές. Τοιοῦτοι, ἐνδεικτικῶς συμπληρωτοί, ὅπου εἶναι δυνατόν, διὰ παντός ἑτέρου μέσου, παραδελγματος χάριν διὰ τῆς χρήσεως τοῦ ἀριθμοῦ Ἐνημένων Ἐθενῶν.

Κανονισμός 4

Ἀποδεικτικά Ἐγγραφα

(1) Εἰς ἅπαντα τὰ ἔγγραφα τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν διὰ θαλάσσης μεταφορὰν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν, δεόντις κατονομάζωνται αἱ ἐν λόγῳ οὐσίαι, δεόν νά χρησιμοποιῆται ἡ ὀρθῆ τεχνικῆ ὀνομασία τῶν οὐσιῶν (ἐμπορικᾶς ὀνομασίαι δέν ὕψανται νά χρησιμοποιῶνται).

(2) Τὰ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ προσσώμενα ἔγγραφα φορτώσεως δεόν νά συνοδεύωνται ὑφ' ἑνὸς πιστοποιητικοῦ ἢ μιᾶς δηλώσεως περὶ τοῦ ὅτι τὸ προσφερόμενον διὰ μεταφορὰν φορτίον φέρει προσήκουσιν συσκευασίαν, ἐπισημανοὺς καὶ ἐτικέταν, κατὰς καὶ ὅτι εἰρήσκεται εἰς κατὰλληλον κατέστασιν μεταφορᾶς ὥστε νά περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ κίνδυνος κατὰ τοῦ θαλασσοῦ περιβάλλοντος.

(3) Ἐλάχιστον πλοῦτον μεταφόρον ἐπιβλαβεῖς οὐσίαι δεόν νά ἔχῃ εἰδικὸν κατέλογον ἢ δηλωτικὸν περιλαμβόνον τὰς ἐπιβλαβεῖς οὐσίας

ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τὸ μέρος ἔνθα ἐτοποθετήθησαν αὐταί. Ἄντὶ τοῦ τοιοῦτου εἰδικοῦ καταλόγου ἢ δηλωτικοῦ δυνατὸν νὰ γίνεταί χρῆσις ἐνὸς λεπτομεροῦς σχεδίου στοιβακίας ἐμφαινόντος τὸ μέρος ἔνθα ἐτοποθετήθη μία ἐκάστη τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἄντίγραφα τῶν ἐν λόγῳ ἐγγράφων θὰ κατέχωνται ὡσαύτως εἰς τὴν ξηρὴν ὑπὸ τοῦ πλειοκτίτου ἢ τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν.

(4) Ἐν περιπτώσει καὶ ἢν τὸ πλοῖον φέρει μεθ' ἑαυτοῦ τὸν ὑπὸ τῆς ἐν ἰσχύϊ Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς Ἀσφαλείας Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ ἐπαιτούμενον εἰδικὸν κατάλογον ἢ τὸ δηλωτικὸν ἢ τὸ λεπτομερές σχέδιον στοιβακίας διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, τὰ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐπαιτούμενα ἐγγράφα δύνανται νὰ συνδυάζωνται πρὸς τὰ τοιαῦτα δι' ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα.

Κανονισμὸς 5

Στοιβακία

Ἡ ἐπιβλαβεῖς οὐσίαι θεὸν νὰ στοιβαζῶνται καὶ διασφαλίζονται καταλλήλως ὥστε νὰ περιορίζωνται εἰς τὸ ἐλάχιστον οἱ κίνδυνοι κατὰ τοῦ θαλασσοῦ περιβάλλοντος, ἔνευ ἐλαττώσεως τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ προσώπων.

Κανονισμὸς 6

Ποσοτικοὶ Περιορισμοί

Ἐπιμενόμενοι ἐπιβλαβεῖς οὐσίαι αἰτινες εἶναι ἕκως ἐπικινδύνοισι διὰ τὸ θαλάσσιον περιβάλλον δυνατὸν νὰ ἐπιβλάθουν, διὰ λόγους ἐπιστημονικῆς καὶ τεχνικῆς ὁρθότητος, τὴν ἐπαγόρευσιν μεταφορᾶς αὐτῶν ἢ τὸν περιορισμὸν τῆς ποσότητος ἥτις δύναται νὰ μεταφέρεται ἐπὶ ἐνὸς ἐκάστου πλοίου. Κατὰ τὸν περιορισμὸν θεὸν νὰ λαμβάνωνται προσηκόντως ὑπ' ἕξιν τὸ μέγεθος, ἡ δομὴ καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου καθὼς ἐπίσης ἢ συσκευασία καὶ ἡ φυσικὴ ἰδιότης τῆς οὐσίας.

Κανονισμὸς 7

Ἐξαιρέσεις

(1) Ἡ λόγῳ κινδύνου ἐπὶβλαβῆς εἰς τὴν θάλασσαν ἐπιβλαβῶν

2022

ούσιον μεταφερομένων υπό συσκευαστικήν μορφήν, εις κιβώτια μεταφορᾶς, φορητὰ βυτία ἢ βυτιοφόρα βαγόνια κινούμενα ἐπὶ ὁδῶν καὶ σιδηροτροχιῶν ἀπεγορεύεται, ἐκτός ἐάν αὕτη καθίσταται ἀναγκαία πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασφάλσεως τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ἢ διασωσεως ζωῆς ἐν θαλάσῃ.

(2) Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐπὶ τῆ βόσει τῶν φυσικῶν, χημικῶν καὶ βιολογικῶν ἰδιοτήτων τῶν ἐπιβλαβῶν οὐριῶν δέον νὰ λαμβάνωνται τὰ κατάλληλα μέτρα πρὸς βύρμισιν τῆς ἐκπύσεως τῶν διαρροῶν ἐκ τοῦ πλοίου πρὸς τὴν θάλασσαν, νοουμένου ὅτι συμμόρφωσις πρὸς τὰ τοιαῦτα μέτρα δέν ἤθελεν ἐλαττώσει τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐκ' αὐτοῦ προσώπων.

Κανονισμὸς 8

Γνωστοποιήσεις

Ἐν σχέσει πρὸς ὠρισμένας ἐπιβλαβεῖς οὐσας, αἵτινες ἐπαρτενται εἰς τὴν Κυβέρνησιν κέρους τινος τῆς Συμβάσεως νὰ καθορίσῃ, ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ πλοιοκτήτης ἢ ὁ ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ πρὸς τὴν οἰκέαν λιμενικὴν ἀρχὴν τὴν πρόθεσιν φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως τοιούτων οὐσιῶν τούλάχιστον 24 ὥρας πρὸ τῆς τοιαύτης ἐνεργείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IVΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ
ΥΠΟ ΛΥΜΑΤΩΝ ΕΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Επί τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) "Πύλον πλοίου" σημαίνει πλοίον -
- (α) περί του οποίου τό συμβόλαιον ναυπηγήσεως συνάπτεται, ή εν έλλείψει συμβολαίου ναυπηγήσεως, ή κτίσις του οποίου τίθεται, ή τό όκιοτον εύρίσκαται εις άνάλογον κατασκευαστικόν στάδιον, κατά ή μετά την ήμερομηνίαν άνάρσεως ίσχύος του παρόντος Παραρτήματος· ή
 - (β) ή παράδοσις του οποίου πραγματοποιείται τρία ή περισσότερα έτη μετά την ήμερομηνίαν άνάρσεως ίσχύος του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) "Υφιστάμενον πλοίον" σημαίνει πλοίον όπερ όέν έποτελει νέον πλοίον.
- (3) "Εύματα" περιλαμβάνουν -
- (α) προϊόντα έποχτεύσεως και λοικά έπέρλητα εκ καντός τύπου έποχηρητηρίων, εόρητηρίων, ώς και εκ τών εύδιαίων τών έφοδευτηρίων·
 - (β) προϊόντα έποχτεύσεως έξ (ετρικών όκροστατικών (φαρμακείων, νοσηλευτηρίων κ.λ.κ.) μέσων τών λοκανών νικτήρων, λουτήριων και εύδιαίων εδρισκομένων εις τά εν λέγη όκροστατικά·
 - (γ) προϊόντα έποχτεύσεως εκ χώρων καταλήμμένων υπό ζώντων ζώνων· ή
 - (δ) ύτερα όυστικά έπέρλητα όόκις είναι άναμειγμένα μετά τών ως ένω καθαριζομένων προϊόντων έποχτεύσεως.

(4) "Δεξαμενή συγγραμμάτων" σημαίνει δεξαμενήν τινα χρησιμοποιού-
μένην διὰ τὴν συλλογὴν καὶ ἀναποθήκευσιν λυμάτων.

(5) "Πλησιεστέρα ἡμέρα". Ὁ ὅρος "ἐκ τῆς πλησιεστέρας ἡμέρας"
σημαίνει ἐκ τῆς γραμμῆς ῥύσεως ὑπὸ τῆς ὁποίας καθορίζεται ἡ αἰγιαλίτις
ζώνη τοῦ συγκεκριμένου ἐδάφους ὑνῶμαι τοῦ διεθνοῦς δικαίου, πλην
τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης συμβάσεως,
ὁ ὅρος "ἐκ τῆς πλησιεστέρας ἡμέρας" πέραν τῆς βορειοανατολικῆς ἁκτῆς
τῆς Αὐστραλίας θά σημαίη ἐκ τῆς γραμμῆς τῆς συρομένης ἐκ σημείου
τινος ἐπὶ τῆς ἁκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς -

Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $11^{\circ}00'$, ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος
 $142^{\circ}08'$ μέχρι τοῦ σημείου εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $10^{\circ}35'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $141^{\circ}55'$ - ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $10^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $142^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $9^{\circ}10'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $143^{\circ}52'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $9^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $144^{\circ}30'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $13^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $144^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $15^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $146^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $16^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $147^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος $21^{\circ}00'$,

ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $153^{\circ}00'$, ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ σημείου
ἐπὶ τῆς ἁκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς Κότιον γεωγραφικόν πλάτος
 $24^{\circ}42'$; ἄνατολικόν γεωγραφικόν μήκος $153^{\circ}15'$.

2025

Κανονισμός 2

Έφαρμογή

Οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα τυγχάνουν έφαρμογής επί -

- (α) (i) νέων κλοίων ολικής χωρητικότητας 200 τόννων και άνω·
 - (ii) νέων κλοίων ολικής χωρητικότητας κατωτέρως των 200 τόννων, εις τά όποια χορηγείται πιστοποιητικών μεταφορῶς κλειδίων των 10 προσώπων·
 - (iii) νέων κλοίων, τά όποια δέν έχουν καταμετρημένη ολικήν χωρητικότητα και εις τά όποια χορηγείται πιστοποιητικών μεταφορῶς κλειδίων των 10 προσώπων· και
- (β) (i) ύφισταμένων κλοίων ολικής χωρητικότητας 200 τόννων και άνω, 10 έτη μετά την ήμερομηνίαν έναρξης ίσχύος του παρόντος Παραρτήματος·
 - (ii) ύφισταμένων κλοίων ολικής χωρητικότητας κατωτέρως των 200 τόννων, εις τά όποια χορηγείται πιστοποιητικών μεταφορῶς κλειδίων των 10 προσώπων, 10 έτη μετά την ήμερομηνίαν έναρξης ίσχύος του παρόντος Παραρτήματος· και
 - (iii) ύφισταμένων κλοίων, τά όποια δέν έχουν καταμετρημένη ολικήν χωρητικότητα και εις τά όποια χορηγείται πιστοποιητικών μεταφορῶς κλειδίων των 10 προσώπων, 10 έτη μετά την ήμερομηνίαν έναρξης ίσχύος του παρόντος Παραρτήματος·

Κανονισμός 3

Έπιθεωρήσεις

(1) Πάν κλοϊον τό όλοϊον ζαιτείται νά τηρή τές διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και τό όλοϊον έκτελει πλάος προς λιμένας ή άνηυροπόλια εις έποστασιον έκ της έκτης έντός της δικαιοδοσίας έτέρων κερῶν της Συμβάσεως ύπόκειται εις τές κατωτέρω προβλεπομένες έπιθεωρήσεις:

- (α) Αρχική έπιθεώρησις πριν ή τό κλοϊον τειή έν άνηυροπό ή τό

δυνάμει του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος απαιτούμενον πιστοποιητικόν έκδοσθ, το πρώτον, ή όλοία ύδεν νά περιλαμβάνη τοιαύτην έπιθεώρησιν του πλοίου ώστε νά διασφαλίξη -

- (i) έν ή περιπτώσει τό πλοϊον είναι έφωδιασμένον δι' έγκριστάσσεως έπεξεργασίας λυμάτων, ότι αύτη άνταποκρίνεται προς τάς άπαιτήσεις λειτουργίας τάς έρειδομένας επί των προτύπων και των δευοκιμασμένων μεθόδων των άναπτυσομένων υπό του 'Οργανισμού.
- (ii) έν ή περιπτώσει εις τό πλοϊον έγκαθίσταται σύστημα λειοτριβήσεως και έπολυμένσεως των λυμάτων, ότι τοϋτο είναι του έγκριμένου υπό της Διοικήσεως τύπου.
- (iii) έν ή περιπτώσει τό πλοϊον είναι έφωδιασμένον δι' άτινας δεξαμεγής συγκρατήσεως, ότι ή χωρητικότης αύτης ίκανοποιεί την Διοικήσιν ως προς την συγκράτησιν πάντων των λυμάτων, λαμβανομένων υπ' όψιν της λειτουργίας του πλοίου, του αριθμού των εύρισκομένων επί του πλοίου προσώτων, ως και λοιπών συνασών παραγόντων. 'Η δεξαμενή συγκρατήσεως όθεν νά διαθέτη μέσα όπτικής ένδειξεως του ποσοϋ του περιεχομένου αύτης· και
- (iv) ότι τό πλοϊον είναι έφωδιασμένον δι' άσσωλήνώσεως άγούσης προς τό έξωτερικόν, ήτις είναι κατάλληλος δι' ά την άποδέσμευσιν λυμάτων εις τινα έγκριτάστασιν ύποδοχής και ότι ή τοιαύτη άσσωλήνωσις έφοδίζεται δι' ένός κοινοϋ τύπου χεύξεως μετά της ξηρής συμφώνως προς τον Κανονισμόν 11 του παρόντος Παραρτήματος.

'Η έπιθεώρησις αύτη όθεν νά είναι τοιαύτη ώστε νά διασφαλίξη ότι ό έξοπλισμός, τό έξαρτήματα, αί διαρρυθμίσεις και τό υλικόν άνταποκρίνονται πλήρως προς τάς εφαρμοσίμους άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικαί επιθεωρήσεις κατά διαστήματα καθοριζόμενα υπό της Διοικήσεως, αλλά μή υπερβαίνοντα την πενταετίαν, αί οποῖαι δεόν νά εἶναι τοιαῦται ἕστε νά διασφαλίζουν ὅτι ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, αἱ διαρρυθμίσεις καί τό ὄλικόν ἀνταποκρίνονται πλήρως πρός τάς ἐφαρμοσίμους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις, ὁσάκις ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ ἱστοποιητικοῦ Διεθνoῦς Προλήψεως τῆς ὑπό Λυμάτων Ἐνυπάνσεως (1973) παρατείνεται ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 7(2) ἢ (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, τό διάστημα τῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δύναται νά παρατείνεται ἀντιστοίχως.

(2) Ἡ Διοίκησις ὀφείλει νά καθιεροῦ ἀνάλογα μέτρα διὰ πλοῖα μή ὑποκείμενα εἰς τάς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ πρός τόν σκοπόν διασφαλίσεως τῆς τηρήσεως τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Αἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου ἐν σχέσει πρός τήν ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος δεόν νά διενεργῶνται ὑπό ἀξιωματοῦχων τῆς Διοικήσεως. Ἡ Διοίκησις δύναται, ἐν τούτοις, νά ἀναθέτῃ τήν διενέργειαν τῶν ἐπιθεωρήσεων εἴτε εἰς ἐπιθεωρητάς πρός τοῦτο ὑποδεικνυομένους εἴτε εἰς ἀνεγκρινομένους ὑπ' αὐτῆς ὀργανισμούς. Ἐν ἐκάστη περιπτώσει ἡ ἐνδιαφερομένη Διοίκησις ἐγγυᾶται πλήρως τήν τελειότητα καί ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων.

(4) Μετά τήν συμπλήρωσιν οἰαοδήποτε ἐπιθεωρήσεως πλοίου δυνάμει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εὐθεμία σημαντικῆ μεταβολῆ δύναται νά πραγματοποιηθῇ εἰς τά καλυπτόμενα ὑπό τῆς ἐπιθεωρήσεως θέματα, ἦτοι, ἐξοπλισμόν, ἐξαρτήματα, διαρρυθμίσεις ἢ ὄλικόν, ἔνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως, ἐξαιρέσει τῆς ἀπ' εὐθείας ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ ἐξοπλισμοῦ ἢ ἐξαρτημάτων.

Κανονισμός 4

"Έκδοσις Ειστοποιητικού"

(1) Τό Ειστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως τῆς ὑπὸ Λυμάτων Ψυλάνσεως (1973) εἰς ἐκδίδεται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, εἰς πᾶν πλοῖον ἐκτελοῦν πλῆθος πρὸς λιμένας ἢ ἔγκυροβόλια εἰς ἀπόστασιν ἕκ τῆς ἀκτῆς ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας ἑτέρας κερῶν τῆς Συμβάσεως.

(2) Τό ἐν λόγῳ Εἰστοποιητικόν εἰς ἐκδίδεται εἴτε ὑπὸ τῆς Διοικήσεως εἴτε ὑφ' οἰουδήποτε προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ ὁδόντως ἐξουσιοδοτουμένου ὑπ' αὐτῆς. Ἐν ἐκδόστῃ περιπτώσει ἡ Διοίκησις ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τό Εἰστοποιητικόν.

Κανονισμός 5

"Έκδοσις Ειστοποιητικοῦ ὑπὸ ἑτέρας Κυβερνήσεως"

(1) Ἡ Κυβέρνησις κέρους τινος τῆς Συμβάσεως δύναται, κατόπιν αἰτήσεως ἕκ μέρους τῆς Διοικήσεως, νὰ προκαλή τὴν ἐπιθεωρήσιν πλοῖου τινος καὶ, ἐὰν ἐκανοποιῆται ὅτι τηροῦνται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, εἰς ἐκδόσῃ ἢ ἐξουσιοδοτῇ τὴν ἐκδοσὶν Εἰστοποιητικοῦ Διεθνούς Προλήψεως τῆς ὑπὸ Λυμάτων Ψυλάνσεως (1973) εἰς τό πλοῖον συμφώνως πρὸς τό παρὸν Προσάρτημα.

(2) Ἐν ἀντίγραφον τοῦ Εἰστοποιητικοῦ, ὡς καὶ ἐν ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως, ὅθεν νὰ διαβιβάζεται τό συντομώτερον δυνατὸν πρὸς τὴν αἰτοῦσαν Διοίκησιν.

(3) Τό οὕτω ἐκδιδόμενον Εἰστοποιητικόν ὅσον νὰ περιέχῃ δήλωσιν ἀναφέρουσαν ὅτι τοῦτο ἐξεδόσῃ κατόπιν αἰτήσεως τῆς Διοικήσεως, εἰς ἔχῃ οὐ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ εἰς ταυχάνῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς καὶ τό Εἰστοποιητικόν, τό ἐκδιδόμενον συνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Οὐδέν Πιστοποιητικόν Διαβουδς Προλήψεως τῆς ὑπὸ Λυμέτων Ξυπάνσεως (1973) θέλει ἐκδίδεται εἰς πλοῖον τὸ ὁποῖον δικαιούται νά φέρῃ τὴν σημαίαν Κράτους μὴ Κέρους.

Κανονισμὸς 6

Τύπος Πιστοποιητικοῦ

Τὸ Πιστοποιητικόν Διαβουδς Προλήψεως τῆς ὑπὸ Λυμέτων Ξυπάνσεως (1973) θά συντάσσεται εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν τῆς χώρας ἐκδόσεως, ἐπὶ ἐντύπου ἀνταποκρινομένου πρὸς τὸ παρεχόμενον ἐν τῷ προσαρτηματι τοῦ παρόντος Παραρτήματος πρότυπον. Ἐάν ἡ χρησιμοποιοῦμένη γλῶσσα δέν εἶναι οὔτε ἡ Ἄγγλική οὔτε ἡ Γαλλική, τὸ κείμενον οὐδὲν νά περιέχῃ μεταφράσιν εἰς μίαν τῶν ὡς ἄνω γλωσσῶν.

Κανονισμὸς 7

Διάρκεια Ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ

(1) Τὸ Πιστοποιητικόν Διαβουδς Προλήψεως τῆς ὑπὸ Λυμέτων Ξυπάνσεως (1973) ἐκδίδεται διὰ περίοδον καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἡ ὁποία δέον νά μὴ ὑπερβαίῃ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως, πλην ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφοις (2), (3) καὶ (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἐάν κατὰ τὸν χρόνον λήξεως τῆς ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ τὸ πλοῖον δέν εὐρίσκειται εἰς λιμένα ἢ ἀγκυροβόλιον εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Κέρους τῆς Συμβάσεως τοῦ ὁποῖου τὴν σημαίαν δικαιούται νά φέρῃ τὸ πλοῖον, ἡ ἰσχύς τοῦ Πιστοποιητικοῦ οὐδέν νά παρατείνεται ὑπὸ τῆς Διοικήσεως, ἀλλ' ἡ τριαύτη περίοδος θά χρησιγῆται μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ πλοῖον τὴν συμπλήρωσιν τοῦ πλοῦ του πρὸς τὸ Κράτος τοῦ ὁποῖου τὴν σημαίαν δικαιούται νά φέρῃ τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ ὁποῖον πρόκειται ταῦτο νά ἐπιθεωρηθῇ καὶ ἐπὶ πλέον μόνον εἰς περιπτώσεις ὅπου φαίνεται πρῶτον καὶ εὐλογον νά πράξῃ οὕτω.

(3) Ούθενός Ειστοποιητικού ή Ισχύος θά παρατείνεται οὕτω διά περιόδον μεγαλύτεραν τῶν πέντε μηνῶν, τό δέ πλοῖον εἰς τό ὄποιον χορηγεῖται τοιαύτη καρτάσις δέν δικαιούται βῆσι τῆς τοιαύτης παρατάσεως, ἄμα τῇ ἀφίξει εἰς τό Κράτος τοῦ ὄποιου τήν σημαίαν δικαιούται νά φέρῃ ἢ εἰς τόν λιμένα εἰς τόν ὄποιον τοῦτο πρόκειται νά ἐπιθεωρηθῇ, νά ἐγκαταλείψῃ τόν ἐν λόγῳ λιμένα ἢ τό Κράτος ἄνευ ἐξασφαλίσεως νέου Εἰστοποιητικοῦ.

(4) Εἰστοποιητικόν τοῦ ὄποιου ἢ Ισχύος δέν παρατάθῃ δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νά παραταθῇ ὑπό τῆς Διοικήσεως διά χαρακτηρισκίαν περίοδον μέχρις ἑνός μηνός ἐπὶ τῆς σημειουμένης ἐπ' αὐτοῦ ἡμερομηνίας λήξεως.

(5) Τό Εἰστοποιητικόν παύει ἰσχύον ἐάν ἔχουν λάβει χώραν ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικήσεως σημαντικαί τροποποιήσεις εἰς τόν ἐξοπλισμόν, ἐξαρτήματα, διαρρυθμίσεις, ἢ εἰς τό ἀπαιτούμενον ὕλικόν, ἐξαιρέσει τῆς ἀπ' εὐθέως ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ ἐξοπλισμοῦ ἢ τῶν ἐξαρτημάτων.

(6) Τό εἰς πλοῖον ἐκδιδόμενον Εἰστοποιητικόν παύει ἰσχύον ἔμα τῇ μεταγραφῇ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ὑπό τήν σημαίαν ἑτέρου Κράτους, ἐκτός ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῳ (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Ἐμα τῇ μεταγραφῇ πλοίου τινος ὑπό τήν σημαίαν ἑτέρου Κράτους, τό Εἰστοποιητικόν θά παραμῆνῃ ἐν ἰσχύϊ διά περίοδον μή ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μήνας νοουμένου ὅτι τοῦτο δέν θά ἔληγε πρό τοῦ τέλους τῆς ἐν λόγῳ περιόδου, ἢ μέχρις ὅτου ἡ Διοίκησις ἐκδώσει Εἰστοποιητικόν πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦτου, οἰονδήποτε τούτων ἤθελεν ἐπέλθει πρότερον. Τό συντομώτερον δυνατὸν μετὰ τήν διενέργειαν τῆς μεταγραφῆς ἡ Κυβέρνησις τοῦ Κράτους, τοῦ ὄποιου τήν σημαίαν ἐδικαιούτο προηγουμένως νά φέρῃ τό πλοῖον, ὀφείλει νά διαβιβάσῃ πρὸς τήν Διοίκησιν ἐν ἀντίγραφον τοῦ Εἰστοποιητικοῦ τό ὄποιον ἔφερε τό πλοῖον πρὸ τῆς μεταγραφῆς καί, ἐάν εἶναι ἐφικτόν, ἐν ἀντίγραφον τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως.

(1) Τηρουμένων των διατάξεων του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος, ή εντός της θαλάσσης αποδέσμευσις λυμάτων απαγορεύεται, εκτός εάν -

(α) τό πλοϊον αποδεσμεύη λειοτετριμμένα καί απολελυμασμένα λύματα χρησιμοποιών σύστημα έγκριμένον υπό της Διοικήσεως συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 3(1)(α) καί εις απόστασιν μεγαλύτεραν των τεσσάρων ναυτικών μιλίων εκ της πλησιεστέρας ξηράς, ή λύματα μή λειοτετριμμένα ή απολελυμασμένα εις απόστασιν μεγαλύτεραν των 12 ναυτικών μιλίων εκ της πλησιεστέρας ξηράς, νοουμένου ότι, έν πάση περιπτώσει, τά έναποθηκευθέντα εις δεξαμενάς συγκρατήσεως λύματα δέν θά αποδεσμεύωνται άκαριαώς αλλά κατά μέτριον ποσοστόν δοκιμαίς τό πλοϊον εύρίσκεται έν πορεία μέ ταχύτητα ούχι όλιγωτέραν των 4 κόμβων· τό ποσοστόν αποδεσμεύσεως θά έγκρίνεται υπό της Διοικήσεως επί τη βάσει προτύπου έναπτυσσομένου υπό του 'Οργανισμού· ή

(β) τό πλοϊον διατηρή έν λειτουργία έγκριμένην εγκατάστασιν έπεξεργασίας λυμάτων πιστοποιουμένην υπό της Διοικήσεως ότι ανταποκρίνεται πρός τάς άπαιτήσεις λειτουργίας τάς έναγερομένας έν τω Κανονισμό 3(1)(α)(i) του παρόντος Παραρτήματος· καί

(1) τά δοκιμαστικά άποτελέσματα της έγκαταστάσεως εκτίθενται έν τω πιστοποιητικω διεθνούς προλήψεως της υπό λυμάτων Συκάνσεως (1975) του πλοϊου·

(ii) έπιπροσθέτως ή έκροή δέν παρέχη όρατής έπιπλοεύσεως συμπαγείς μάζας, ούτε προκαλή άπέλειαν χρώματος των περίε ύδάτων· ή

(γ) τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐντὸς τῶν ὕδατων ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν Κράτους τινος καὶ προβαίγη εἰς τὴν ἀποδέσμευσιν λυμάτων συντάνωσ πρὸς τοιαύτας ἐλιγώτερον αὐστηρὰς ἀπαιτήσεις, οἷαι δυνατόν νὰ ἐπιβάλλωνται ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Κράτους.

(2) Ὅσακις τὰ λύματα εἶναι ἀναμειγμένα μετ' ἀποβλήτων ἢ μεθ' ὑδατικῶν ἀποβλήτων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἔχουσιν διαφορετικαὶ ἀπαιτήσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀποδέσμευσιν, αἱ αὐστηρότεραι ἀπαιτήσεις θὰ τυγχάνουν ἐφαρμογῆς.

Κανονισμός 9

Ἐξαιρέσεις

Ὁ Κανονισμός 8 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δὲν τυγχάνει ἐφαρμογῆς ὡς πρὸς -

- (α) τὴν ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἀποδέσμευσιν λυμάτων ἔκ τινος πλοίου ἧτις καθίσταται ἀναγκαία πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασφαλίσεως τῆς ἀσφαλείας τῶν τοῦ πλοίου ὄσον καὶ τῶν ἐκ' αὐτοῦ μεταφερομένων ἢ διασωσεως ζωῆς ἐν θαλάσῳ· ἢ
- (β) τὴν ἀποδέσμευσιν λυμάτων συνεπεὶα βλάβης εἰς τὸ πλοῖον ἢ τὸν ἐξοπλισμὸν τούτου, ἐφ' ὅσον πρὸ καὶ μετὰ τὴν ἐπικυμβάσαν βλάβην ἔχουν ληθῆ ἅπανσι αἱ εὐλογοὶ προφυλάξεις πρὸς τὸν σκοπὸν παρεμποδίσεως ἢ περιορισμοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἀποδεσμεύσεως.

Κανονισμός 10

Ἐγκαταστάσεις Ἰποδοχῆς

(1) Ἡ Κυβέρνησις ἐκαστοῦ μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νὰ διασφαλίσῃ τὴν εἰς λιμένας καὶ σταθμοὺς παραχῆν ἐγκαταστάσεων ἐπαρκῶν πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν χρησιμοποιούντων

αυτός πλοίων δια τήν άποδοχήν κυμάτων, ένου αποκλήσεως άει-
καιολογήτου καθυστερήσεως είς τό πλοία.

(2) Η Κυβέρνησις έκάστου κέρους όφείλει νά γνωστοποιή πρός
τήν Έργανισάδον, πός διαβίβασιν είς τός ένδιαφερομένους
καυβαλλομένους Κυβερνήσεις, πός τός περιπτώσεις είς τός
όποιος εί δυνατόν τού παρόντος κανονισμοϋ παραχόμενοι έπι-
ταστάσεις προβάλλονται ώς άνεπαρκείς.

Κανονισμός 11

Κοινός Τύπος Ζεύξεως πρός Άποδέσμευσιν

Διά νά καταστή δυνατή ή ζεύξις των σωλήνων των έγκαταστά-
σεων άποδοχής μετά τού σωληνογωγού τού πλοίου, έμφότεροι εί
έγχοί όσον νά έφοδίζονται δι'ένός κοινού τύπου ζεύξεως
πρός άποδέσμευσιν σύμφωνας πρός τόν κάτω πίνακα:

ΚΟΙΝΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΛΗΨΙΩΝ (ΤΥΠΟΣ) ΖΕΥΞΕΩΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΙΝ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Έξωτερική διάμετρος	210 χλστμ.
Έσωτερική διάμετρος	Συμφώνως τή έξωτερική διάμετρῳ τού έγωγού
Διάμετρος κύκλου κοιλίου	170 χλστμ.
Έγκοπαί τού περιουχένιου	4 όπαί διαμέτρου 18 χλστμ. ίσο- διαστάτως τιθένοντι επί τού κύκλου τού κοιλίου τής ένωτέρῳ δια- μέτρου, έγκαχαράγμενοι επί τής περι- φερείας τού περιουχένιου. Τό πλοίο τής έγκοπής όσον νά είναι 18 χλστμ.
Πάχος περιουχένιου	16 χλστμ.
Κοιλίαι καί περιπέχλια: ποιότης, διάμετρος	4, έκαστον διαμέτρου 16 χλστμ. καί καταλήλου μήκους
Τό περιουχένιον προορίζεται νά όδεχεται σωλήνας μεγίστης έσωτερικής διαμέτρου μέχρι 100 χλστμ. καί όσον νά έκσταλήται έν χάλυβος ή έπίπε- σοδυνένον ύλης έχούσης έπίπεδον έπιπέδον. Τό περιουχένιον τούτο, όσο μεθ' ενός καταλήλου παρεμβόματος, όσον νά είναι, κατάλληλα διά πλοία λειτουργίας 6 χλγμ/τετρ.έκατοστό- μετρον.	

Διά πλοία έχοντα πλευρικήν έξέως 5 μέτρων καί κάτω, ή έσωτερική
διάμετρος τής ζεύξεως πρός άποδέσμευσιν όφνεται νά είναι 38 χλστμ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΥΠΟΣ ΙΙΣΤΟΡΙΟΓΡΑΦΙΚΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΝΟΥΣ ΠΡΟΛΗΨΕΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΑΥΣΙΑΤΩΝ ΨΥΧΗΣΕΩΣ (1973)

Έκδόεται δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως διά τήν πρόληψιν τής Ψυπένσεως ύπό Ιλοίων, 1973, κατ'Έξουσιοδότησιν τής Κυβερνήσεως

.....
(πλήρης καθορισμός τής χώρας)

ύπό
(πλήρης καθορισμός τού έργοδού προσώπου ή όργανισμοϋ έξουσιοδοτημένου δυνάμει τών διατάξεων τής Διεθνούς Συμβάσεως διά τήν πρόληψιν τής Ψυπένσεως ύπό Ιλοίων, 1973)

Όνομασία Ιλοίου	Ένδεικτικός αριθμός ή Ψηφίου	Διμήν ή ηολογήσεως	Όλική Χρητικότητα	Αριθμός κροσών οϋς τό πλοϊον κατασκευάζεται ύπει δυνατόν νά μεταφέρη

κείον/ύφιστάμενον*

Ήμερομηνία συμβολαίου ναυπηγήσεως

Ήμερομηνία καθ'ήν έτέθη ή τρόπις ή τό πλοϊον εύρίσκετο εις άνάλογον κατασκευαστικόν στάδιον

Ήμερομηνία παραδόσεως

* Διαγράψατε άνάλδως.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

(1) Τό πλοϊον είναι εξοπλισμένον διά τινος έγκαταστάσεως έπεξεργασίας λυμάτων/λαιοτριβέως/δεξαμενής συγκρατήσεως* καθώς και διά τινος σωληναγωγού έποδεσμεύσεως συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 3(1)(α)(1) έως (1ν) του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως ως έκολούθως:-

- *(α) Περιγραφή της έγκαταστάσεως έπεξεργασίας λυμάτων:
 Τύπος έγκαταστάσεως έπεξεργασίας λυμάτων
 *Όνομα κατασκευαστού
 *Η έγκατάστασις έπεξεργασίας λυμάτων πιστοποιείται υπό της Διοικήσεως ότι ικανοποιή τέ έκόλουθα έπίπεδα έκροής:**
- *(β) Περιγραφή λαιοτριβέως:
 Τύπος λαιοτριβέως
 *Όνομα κατασκευαστού
 *Έπίπεδον λυμάτων μετά την έπόλυμονιν
- *(γ) Περιγραφή του εξοπλισμού δεξαμενής συγκρατήσεως:
 *Όλική χωρητικότης της δεξαμενής συγκρατήσεως
 Τοποθεσία αυτής
- (δ) *Ο σωληναγωγός έποδεσμεύσεως λυμάτων είνε έγκατάστασιν υποδοχής είναι εξωδικασμένον δι'ένός κοινού τύπου ζεύξεως.

(2) Τό πλοϊον έχει έπιθεωρηθή συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 3 του Παραρτήματος IV της Διεθνούς Συμβάσεως διά την πρόληψιν της Ψυπάνσεως υπό Ιλοίων, 1973, όρουμένου είνε την πρόληψιν της υπό λυμάτων ρυπάνσεως, ή δε έπιθεωρήσις έπεκάλυψεν ότι ο έξοπλισμός του πλοϊου και ή κατάστασις τούτου είναι από πάσης άπόψεως ικανοποιητική, τό δε πλοϊον ένταλοκρύνεται πρός τάς εφαρμοσόμενους άκαιτήσεις του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως.

Τό παρόν Πιστοποιητικόν ίσχύει μέχρι

*Ψεδόση έν
(τόπος έκδόσεως Πιστοποιητικού)

..... 19 ..
(*Υπογραφή του έκδίδοντος τό Πιστοποιητικόν λειτουργού)

(Σφραγίς της Έκδόσεως *Αρχής)

Δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 7(2) και (4) του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως, ή ίσχύς του παρόντος Πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι

*Υπογραφή
(*Υπογραφή θεθέντως έξουσιοδοτημένου λειτουργού)

Τόπος

*Παρασημηνία

(Σφραγίς της *Αρχής)

* Διαγράψατε έναλλάως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ ΨΥΛΛΙΣΣΕΩΣ
ΥΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΕΚ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Όροι:

Διά τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος:

(1) "Απορρίμματα" σημαίνει υλικά μέρη παντός είδους προοριζόμενα εις ραφήτων, ούλιεκής χρήσεως και εις της λειτουργίας (του πλοίου), εξαιρουμένων των νηπιών (χέλδων και των μερών αυτών, ετινα παράγονται διεκδοχής της κανονικής λειτουργίας του πλοίου και ετινα προορίζονται νά απορριπύνται συνεχώς ή περιδοικώς, κλήν των ούσιων έκείνων ετινας έφίζονται ή περιέχονται εις καταλήγους άλλων Παραρτημάτων της παροδου Συμβάσεως.

(2) "Πληροιστέρα εηρδ". Ο έρος "έκ της πληροιστέρας εηρδς" σημαίνει εις της γραμμής εδουως έκ της έκουας κατερίζεται ή ελγιστέρας κλήν του συγκεκριμένου έκδουου ουνόρου τοδ ειανούδου εικουου, κλήν της περιπέδουως καυ'έν, διά τους σκοπούς της παροδου Συμβάσεως, έ έρος "έκ της πληροιστέρας εηρδς" πέρην της βορειοανατολικής έκουης της Αυστραλίας εδ σημαίνη εις της γραμμής της ευρωμένης εις σημείου τιουός εις της έκουης της Αυστραλίας εις -

Νότιον γεωγραφικόν πλάτος $11^{\circ}00'$, Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $142^{\circ}08'$ μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $10^{\circ}35'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $141^{\circ}55'$ - έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $10^{\circ}00'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $142^{\circ}00'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $9^{\circ}10'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $143^{\circ}52'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $9^{\circ}00'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $144^{\circ}30'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $13^{\circ}00'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $144^{\circ}00'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $15^{\circ}00'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $146^{\circ}00'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $16^{\circ}00'$,

Ανατολικόν γεωγραφικόν μήκος $147^{\circ}00'$, έκείθεν μέχρι τοδ σημείου εις νότιον γεωγραφικόν πλάτος $21^{\circ}00'$,

Ἄνωτολικόν γεωγραφικόν μήκος $153^{\circ}00'$, ἐκείθεν μέχρι τοῦ σημείου ἐπί-της ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς Νότιον γεωγραφικόν πλάτος $24^{\circ}42'$, Ἄνωτολικόν γεωγραφικόν μήκος $153^{\circ}15'$.

(3) "Ἰδιωκή περιοχή" σημαίνει θαλασσίαν τινα περιοχὴν ἐνθα, δι' ἐνεργητικῶν τεχνικῶν λόγων σχετικῶς πρὸς τὴν ἀεροναυτικὴν καὶ οἰκολογικὴν αὐτῆς κατέσσειν καὶ πρὸς τὴν ἰδιόχοντα χαρακτῆρα τῆς κινήσεως ἐν αὐτῇ, ἀπαιτεῖται ἡ υἱοθέτησις εἰδικῶν ἀπορριμμάτων μεθόδων διὰ τὴν ἀφαιρτικὴν τῆς δι' ἀπορριμμάτων ἀπαλάσεως τῆς θαλάσσης. Αἱ εἰδικαὶ περιοχαὶ εἰς περιλαμβανόντων τὸς ἐν τῷ Κανονισμῷ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀναγεγραμμένας τοιαύτας.

Κανονισμὸς 2

Ἐξορρογίη

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος τυγχάνουν ἐξορρογίης ἐφ' ὁρίωντων τῶν πλοίων.

Κανονισμὸς 3

Διάθεσις Ἀπορριμμάτων ἐκτός Ἰδιωκῶν Περιοχῶν

(1) Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν 4, 5 καὶ 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(α) ἡ ἐντός τῆς θαλάσσης διάθεσις παντὸς πλαστικοῦ ἀντικειμένου, περιλαμβανομένων, ἄλλ' οὐχὶ περιοριζομένων εἰς ταῦτα, τῶν ἐκ συνθετικῆς ὀλης σχοινίων καὶ ἀλιευτικῶν δικτύων ὡς καὶ τῶν πλαστικῶν σάκων ἀπορριμμάτων ἀπογορεύεται.

(β) ἡ ἐντός τῆς θαλάσσης διάθεσις τῶν κῆρυβι ἀπορριμμάτων εἰς πραγματοποιεῖται ἔσον τὸ δυνατόν μικρόν τῆς κλησιστερέας ἤερως, ἄλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει αὕτη ἀπογορεύεται ἐάν ἡ ἀπόθεσις ἐκ τῆς κλησιστερέας ἤερως εἶναι μικροτέρα τῶν -

(i) 25 ναυτικῶν μιλίων, προκειμένου πρὸς ἰλικὴν στερεώσεως, ἐπιπόδησεως καὶ συσκευασίσεως ἔμπορευμάτων ἔτινα (τὸ ἰλικὸν) εὐδανται νὰ ἐπιπλέουν·

(11) 12 ναυτικών μιλίων, προκειμένου περί ύπολειμμάτων σαπηνεῶς ὡς καὶ πάντες ἕτερου ὑπορριμματος περιλαμβανομένων προϊόντων ἐκ χάρτου, βράκων, ὕψλου, μετάλλου, ραβίων, εἰδῶν κεραικῆς ὡς καὶ πορφυρέων ἀχρήστων·

(γ) ἡ ἐντὸς τῆς θαλάσσης διάθεσις ὑπορριμμάτων καθοριζομένων ἐν ὑποπαραγράφῳ (β)(11) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δυνατόν νὰ ἐπιτρέπεται ἔάν καὶ ἐφ' ὅσον ταῦτα ἔχουν διέλθει μέσῳ λειοτριβέως ἢ ἀλεκτήρος, ἢ δὲ διάθεσις πραγματοποιηθῆται ὅσον τό δυνατόν μακρὸν τῆς πλησιεστέρας ἑηρᾶς, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει αὕτη ἀπαγορεύεται ἔάν ἡ ἀπόστασις ἐκ τῆς πλησιεστέρας ἑηρᾶς εἶναι μικροτέρα τῶν 3 ναυτικῶν μιλίων. ὅσα τοιαῦτα λειοτριμμένα ἢ ἠλεσμένα ὑπορριμματα ὅσον νὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ εἰσέρχονται μέσῳ ἑνὸς κοσκίνου μετὰ διατρημάτων οὐχὶ μεγαλύτερων τῶν 25 χιλιοστομέτρων.

(2) Ὅσοκις τὰ ὑπορριμματα εἶναι ἀνομειγμένα μεθ' ἑτέρων ἀποθερευόμενων περὶ τῶν ὁποίων ἰσχύουν διασπορευτικαὶ ἀπαιτήσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν διάθεσιν ἢ ἀποθέμευσιν, αἱ αὐστηρότεροι τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ὅσα τυγχάνουν ἐφαρμογῆς.

Κανονισμὸς 4

Εἰδικαὶ Ἀπαιτήσεις Διαθέσεως Ὑπορριμμάτων

(1) Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἢ ἐκ σταθερῶν ἢ κλωτῶν ἐξεδρῶν ἀσχελομένων εἰς τὴν ἐξερευνησιν, ἐκμετάλλευσιν καὶ εἰς τὴν συνδευασμένην ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἐπεξεργασίαν τοῦ ὀρυκτοῦ πλοῦτου τοῦ θαλασσοῦ βυθοῦ, καὶ ἐκ ἢ ἐκ πάντες ἕτερου πλοῦτου εὐρισκομένου παραπλευρῶς τῶν τοιούτων ἐξεδρῶν ἢ εἰς ἀπόστασιν 500 μέτρων ἐξ αὐτῶν, διάθεσις οἰωνοθήποτε ὑλικῶν διεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Προσαρτήματος ἀπαγορεύεται.

(2) Ἡ ἐκ τοιούτων σταθερῶν ἢ κλωτῶν ἐξεδρῶν κειμένων πέραν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῆς ἑηρᾶς, καθὼς καὶ ἢ ἐκ παντός ἕτερου

πλείου εύρισκομένου παραπλεύρως τῶν τειοῦτων ἐξεδρῶν ἢ εἰς ἀπόστασιν 500 μέτρων ἐξ αὐτῶν, διαθέσις ὑπολείμμάτων φαγητοῦ ἐντός τῆς θαλάσσης δυνατὸν νὰ ἐπιτρέπεται ἐόν καί ἐφ' ἔσοον ταῦτα ἔχουν εἰέλθει μέσῳ λειοτριβέως ἢ ἀλεστήρος. Τά τοιαῦτα λειοτετριμμένα ἢ ἠλεσμένα ὑπολείμματα φαγητοῦ δεόν νὰ εἶναι ἱκανά νὰ διέρχωνται μέσῳ ἐνός κοσκίνου μετὰ διατηρησῶν οὐχί μεγαλυτέρων τῶν 25 χιλιοστομέτρων.

Κανονισμός 5.

Διάρθεισις Ἀπορριμμάτων ἐντός Εἰδικῶν Περιοχῶν

(1) Διὰ τοῦς σκοποῦς τοῦ παρόντος Προσαρτήματος, τὰς εἰδικὰς περιοχὰς ἀποτελοῦν ἡ περιοχή τῆς Μεσογείου Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἡ περιοχή τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καί ἡ περιοχή τῶν Κόλπων, αἱ ὁποῖαι καθορίζονται ὡς ἀκολουθῶς:-

- (α) Ἡ περιοχή τῆς Μεσογείου Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Μεσόγειον θάλασσαν, περιλαμβανομένων τῶν ἐντός αὐτῆς κόλπων καί θαλάσσων, τὴν ὀριοθετουμένην πρὸς βορρᾶν μεταξὺ τῆς Μεσογείου καί τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὑπὸ τοῦ 41° Β παραλλήλου καί πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῶν στεγῶν τοῦ Γιβραλτάρ ἐπὶ τοῦ μεσημβρινοῦ τοῦ 5° 36' Δ.
- (β) Ἡ περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Βαλτικὴν θάλασσαν μετὰ τοῦ κόλπου τῆς Βορνίας, τοῦ κόλπου τῆς Φιλλανδίας καί τῆς εἰσόδου τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης ὀριοθετουμένης ὑπὸ τοῦ παραλλήλου τοῦ 57° 44.8' Β.
- (γ) Ἡ περιοχή τῆς Μαύρης Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Μαύρην θάλασσαν τὴν ὀριοθετουμένην μεταξὺ τῆς Μεσογείου καί τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὑπὸ τοῦ 41° Β παραλλήλου.
- (δ) Ἡ περιοχή τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης σημαίνει τὴν κυρίως Ἐρυθρὴν θάλασσαν, περιλαμβανομένων τῶν κόλπων τοῦ Σουέζ καί τῆς Ἀκάβα, τὴν ὀριοθετουμένην πρὸς νότον ὑπὸ τῆς

λοξοδρομικής γραμμής μεταξύ Ras el Jne (12°8.5'Β, 43°19.6'Α)
καί Ras el Mard (12°40.4'Β, 43°30.2'Α).

- (ε) Ἡ περιοχή τῶν κόλπων σημαίνει τὴν θαλασοειδὴν περιοχὴν
τὴν εὐρισκομένην βορειοδυτικῶς τῆς λοξοδρομικῆς γραμμῆς
μεταξὺ Ras el Mard (22°30'Β', 59°48'Α) καί Ras el Rasidh
(25°04'Β, 61°25'Α).

(2) Τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος
Παραρτήματος -

(α) ἡ ἐντὸς τῆς θαλάσσης διάθεσις τῶν κάτωθι ἀπαγορεύεται, ἤτοι -

(i) παντός πλαστικοῦ ἐντικειμένου περιλαμβανομένων, ἀλλ'
οὐχὶ περιοριζομένων εἰς τὰ ὑπὸ, τῶν ἐκ συνθετικῆς ὕλης
σχοινίων, ἀλιευτικῶν δικτύων ὡς καὶ τῶν πλαστικῶν
σάκων ἀπορριμμάτων καί

(ii) παντός ἑτέρου ἀπορρίμματος περιλαμβανομένων προϊόντων
ἐκ χάρτου, ρακῶν, ὕδατος, μετάλλου, πλαστικῶν, εἰδῶν
κεραμικῆς, ὕλικῶν στερεώσεως, ἐπενδύσεως καί οὐσκευασίας
ἐμπορευμάτων.

(β) ἡ ἐντὸς τῆς θαλάσσης διάθεσις ὑπολειμμάτων φαγητοῦ θὰ πραγμα-
τοποιηθῆται ὅσον τὸ δυνατόν μακρὰν τῆς ξηρᾶς, ἀλλ' ἐν κἀσῃ
περιπτώσει εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 12 ναυτικῶν
μιλίων ἐκ τῆς πλησιεστάτης ξηρᾶς.

(3) Ὅσοις τὰ ἀπορρίμματα εἶναι ἀναμεμιγμένα μεθ' ἑτέρων ἀποδεσμεύ-
σεων περὶ τῶν ὁποίων ἰσχύουν διαφορετικαὶ ἀπαιτήσεις ἐν σχέσει πρὸς
τὴν διάθεσιν ἢ τὴν ἀποδέσμευσιν, αἱ αὐστηρότεραι ἀπαιτήσεις θὰ τυγχά-
νουν ἐφαρμογῆς.

(4) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἐντὸς εἰδικῶν περιοχῶν:

(α) Ἡ Κυβέρνησις ἐλάττου κέρους τῆς Συμβάσεως, αἱ ὁποῖαι τοῦ
ἰσχύοντος συννοεῖται πρὸς τινα εἰδικὴν περιοχὴν, ἀναλαμβάνει

νά ειασφαλίσθη ότι ὅπαντες οἱ λιμένες ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς θά εἶναι τό συντομώτερον δυνατόν ἐκφωτισμένοι δι' ἐπαρκῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς συμφώνως πρὸς τόν Κανονισμόν 7 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων ἅτινα λειτουργοῦ ἐντός τῶν ἐν λόγω περιοχῶν.

- (β) Ἡ Κυβέρνησις ἐκάστου ἐνδιαφερομένου κέρους ὀφείλει νά γνωστοποιήσῃ πρὸς τόν Ὀργανισμόν τά κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ὑποπαραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ληφθέντα μέτρα. Ἄμα τῇ λήψει ἐπαρκῶν γνωστοποιήσεων ὁ Ὀργανισμός θά καθορίσῃ ἡμερομηνίαν τινα ἀπὸ τῆς ὁποίας θά τεθοῦν ἐν ἐφαρμογῇ αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐν ὄψει πρὸς τὴν συγκεκριμένην περιοχὴν. Ὁ Ὀργανισμός ὀφείλει νά γνωστοποιήσῃ πρὸς ἅπαντα τὰ κέρη τὴν οὕτω καθορισθεῖσαν ἡμερομηνίαν τοῦλάχιστον ὡδέκα μῆνας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.
- (γ) Μετὰ τὴν οὕτω καθορισθεῖσαν ἡμερομηνίαν, πλοῖα προσεγγίζοντα ὡσαύτως εἰς λιμένας ἐντός τῶν εἰδικῶν τούτων περιοχῶν, ἐνθα δέν διατίθενται εἰσέτι αἱ ἐν λόγω διευκολύνσεις, δεόν νά συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 6

Ἐξαιρέσεις

Οἱ Κανονισμοὶ 3, 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν τυγχάνουν ἐφαρμογῆς ἢ πρὸς -

- (α) τὴν διέθεσιν ἀπορριμμάτων ἐκ τινος πλοίου ἢτις καθίσταται ἀνογκαία πρὸς τόν σκοπὸν ἐξασφαλίσσεως τῆς ἀσφαλείας τέσον τοῦ πλοίου ὅσον καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ μεταφερομένων ἢ δισωσέως ζωῆς ἐν θαλάσῃ· ἢ
- (β) τὴν ἐκσυγὴν ἀπορριμμάτων συνεπεῖς βλάβης εἰς τὸ πλοῖον ἢ τόν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ, νοουμένου ὅτι ἐλήφθησαν ὅσασαι

αί εὐλογίαι προφυλάξεις πρό και μετά τήν ἐπιουμβόσαν βλάβην, πρός τόν σκοπόν παρεμποδίσεως ἢ περιορισμοῦ εἰς τό ἐλάχιστον τῆς ἐκφυγῆς· ἢ

- (γ) τήν τυχαίον ἀπώλειον ἐκ συνθετικῆς ὕλης ἀλιευτικῶν εἰκιδῶν ἢ συνθετικῶν ὕλικῶν, ἧτις εἶναι πιθανή κατά τήν ἐπιδιόρθωσιν τῶν ἐν λόγῳ δικτύων, νοουμένου ὅτι ἐλήφθησαν ὅσοι αἱ εὐλογίαι προφυλάξεις πρός παρεμπόδιον τῆς τοιαύτης ἀπωλείας.

Γανονισμός 7

Ἐγκαταστάσεις Ὑποδοχῆς

1) Ἡ Κυβέρνησις ἐκστέου κέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νά διασφαλίῃ τήν παροχήν ἐπαρκῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς ἀπορριμμάτων εἰς λιμένας καί σταθμοίς, ἀναλόγως πρός τῆς ἐνάγκας τῶν χρησιμοποιούντων τῆς πλοίας καί ὄνευ προκλήσεως ἀδικαιολογήτου καθυστερήσεως εἰς τά πλοία.

2) Ἡ Κυβέρνησις ἐκστέου κέρους ὀφείλει νά γνωστοποιῇ πρός τόν Ὄργανισμόν, πρός διορίσασιν εἰς τά ἐνδιαφερόμενα ἔεργα, πῶς καί πῶς κριπτώσεις εἰς τῆς ὁποίας αἱ δυνάμει τοῦ παρόντος Γανονισμοῦ παρεχόμενοι ἐγκαταστάσεις προβάλλονται ὡς ἀνεπαρκεῖς.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ ΤΟΥ 1978 ΑΦΟΡΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ
ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ 1973

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ ΜΕΡΗ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ την σημαντικήν συμβολήν της Διεθνούς Συμβάσεως δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973 εις την προστασίαν του θαλασσίου περιβάλλοντος εκ της ρυπάνσεως του υπό πλοίων,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ ΩΣΑΥΤΩΣ την ανάγκην δια περαιτέρω βελτίωσιν της πρόληψεως και του ελέγχου της θαλασσίας ρυπάνσεως υπό πλοίων, ιδίως υπό πετρελαιοδεξαμενοπλοίων,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ την ανάγκην εφαρμογής όσον το δυνατόν ενωρίτερον και ευρύτερον των Κανονισμών δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως δια Πετρελαίου οι οποίοι περιέχονται εις το Παράρτημα I της εν λόγω Συμβάσεως,

ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΑ ΟΜΩΣ την ανάγκην δι' αναβολήν της εφαρμογής του Παραρτήματος II της εν λόγω Συμβάσεως έως ότου επιλυθούν ικανοποιητικώς ωρισμένα τεχνικά προβλήματα,

ΚΡΙΝΟΝΤΑΣ ΟΤΙ οι εν λόγω σκοποί δύνανται να επιτευχθούν καλύτερον δια της συνάψεως ενός Πρωτοκόλλου αφορώντος εις την Διευθενή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟΝ I
ΓΕΝΙΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

1. Τα εις το παρόν Πρωτόκολλον Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουσι την υποχρέωσιν όπως θέσουσι εις εφαρμογήν τας διατάξεις:

(α) του παρόντος Πρωτοκόλλου και του Παραρτήματός του το οποίον αποτελεί αναπόσπαστον μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου και

(β) της Διεθνούς Συμβάσεως δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973 (εφεξής αναφερομένη ως "η Σύμβασις"), τηρουμένων των τροποποιήσεων και προσθηκών αι οποίαι αναφέρονται εις το παρόν Πρωτόκολλον.

2. Αι διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου θα αναγινώσκονται και ερμηνεύονται ομού ως έν μόνον έγγραφον.

3. Πάσα αναφορά εις το παρόν Πρωτόκολλον αποτελεί συγχρόνως και αναφοράν εις το Παράρτημά του.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΙ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

1. Ανεξαρτήτως των διατάξεων του Άρθρου 14(1) της Συμβάσεως, τα μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου συμφωνούν ότι ταύτα δεν θα δεσμεύονται υπό των διατάξεων του Παραρτήματος ΙΙ της Συμβάσεως δια περίοδον τριών ετών από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου ή δια τοιαύτην μεγαλυτέραν περίοδον η οποία δυνατόν να αποφασισθή υπό της πλειοψηφίας των δύο τρίτων των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τα οποία συμμετέχουν εις την Επιτροπήν Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (εφεξής αναφερομένη ως "η Επιτροπή") του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (εφεξής αναφερομένου ως "ο Οργανισμός").

2. Κατά την διάσκεψιν της αναφερομένης εις την παράγραφο 1 περιόδου, τα μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου δεν θα υπόκεινται εις οιαδήποτε υποχρέωσιν ούτε θα δικαιούνται όπως αξιώσουν οιαδήποτε προνόμια βάσει της Συμβάσεως εν σχέσει προς θέματα αναφερόμενα εις το Παράρτημα ΙΙ της Συμβάσεως, πάσα δε μνεία των Μερών εις την Σύμβασιν δεν περιλαμβάνει τα μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου αναφορικός προς θέματα αφορώντα εις το εν λόγω Παράρτημα.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Το κείμενον του Άρθρου 11(1)(β) της Συμβάσεως αντικαθίσταται υπό του ακολούθου:

"κατάλογον υποδεικνυσμένων επιθεωρητών πλοίων ή ανεγνωρισμένων οργανισμών οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι όπως ενεργούν

εκ μέρους των εν σχέσει προς την διαχείρησιν ζητημάτων αφορώντων εις την σχεδίασιν, κατασκευήν, εξοπλισμόν και λειτουργίαν πλοίων τα οποία μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίας συμφώνως των διατάξεων των Κανονισμών δια να κοινοποιηθεί ούτος εις τα Μέρη προς τον σκοπόν ενημερώσεως των λειτουργών των. Η Διοίκησης θα γνωστοποιή προς τον σκοπόν αυτόν εις τον Οργανισμόν τας ειδικάς ευθύνας και τους όρους υπό τους οποίους παρέχεται η εξουσία εις τους υποδεικνυομένους επιθεωρητάς ή τους ανεγνωρισμένους οργανισμούς.".

ΑΡΘΡΟΝ IV

ΥΠΟΓΡΑΦΗ, ΕΠΙΚΥΡΩΣΙΣ, ΑΠΟΔΟΧΗ, ΕΓΚΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΧΩΡΗΣΙΣ

1. Το παρόν Πρωτόκολλον θα είναι ανοικτόν προς υπογραφήν εις την Έδραν του Οργανισμού από την 1ην Ιουνίου, 1978 έως την 31ην Μαΐου, 1979 και ακολούθως θα παραμείνη ανοικτόν δια προσχώρησιν. Τα Κράτη δύναται να καταστούν Συμβαλλόμενα Μέρη εις το παρόν Πρωτόκολλον:

- (α) δι' υπογραφής άνευ επιφυλάξεως ως προς την επικύρωσιν, αποδοχήν ή έγκρισιν· ή
- (β) δι' υπογραφής υποκειμένης εις επικύρωσιν, αποδοχήν ή έγκρισιν και η οποία θα ακολουθείται υπό επικυρώσεως, αποδοχής ή εγκρίσεως· ή
- (γ) δια προσχωρήσεως.

2. Η επικύρωσις, αποδοχή, έγκρισις ή προσχώρησις θα συντελείται δια της καταθέσεως εγγράφου προς τον σκοπόν αυτόν εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού.

ΑΡΘΡΟΝ V

ΕΝΑΡΞΙΣ ΙΣΧΥΟΣ

1. Το παρόν Πρωτόκολλον τίθεται εν ισχύϊ δώδεκα μήνας μετά την ημερομηνίαν καθ' ην ουχί ολιγώτερα των δεκαπέντε Κρατών, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι συνιστούν συνολικώς ουχί ολιγώτερον του πενήτηκοντα τοις εκατόν της ολικής χωρητικότητας της παγκοσμίου εμπορικής ναυτιλίας, ήθελον καταστή Συμβαλλόμενα Μέρη εις τούτο συμφώνως του Άρθρου IV του παρόντος Πρωτοκόλλου.

2. Παν έγγραφον επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως το οποίον κατατίθεται μετά την ημερομηνίαν ενάρξεως της ισχύος

του παρόντος Πρωτοκόλλου τίθεται εν ισχύϊ μετά την παρέλευσιν τριών μηνών από της ημερομηνίας της καταθέσεως του.

3. Μετά την ημερομηνίαν καθ' ην μία τροποποίησης του παρόντος Πρωτοκόλλου θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή συμφώνως του Άρθρου 16 της Συμβάσεως, παν κατατεθέν έγγραφον επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως θα εφαρμόζεται αναφορικώς προς το παρόν Πρωτόκολλον ως τούτο ετροποποιήθη.

ΑΡΘΡΟΝ VI
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Αι διαδικασίαι αι αναφερόμεναι εις το Άρθρον 16 της Συμβάσεως εν σχέσει προς τροποποιήσεις Άρθρων, Παραρτήματος και Προκαρτήματος του Παραρτήματος της Συμβάσεως θα εφαρμόζονται αντιστοίχως δια τροποποιήσεις Άρθρων, του Παραρτήματος και Προκαρτήματος του Παραρτήματος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

ΑΡΘΡΟΝ VII
ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Το παρόν Πρωτόκολλον δύναται να καταγγελθεί υφ' οιουδήποτε Συμβαλλομένου εις το παρόν Πρωτόκολλον Μέρους, καθ' οιονδήποτε χρόνον μετά την πάροδον πέντε ετών από της ημερομηνίας κατά την οποίαν το Πρωτόκολλον τίθεται εν ισχύϊ δια το εν λόγω μέρος.

2. Η καταγγελία θα συντελείται δια της καταθέσεως εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού ενός εγγράφου καταγγελίας.

3. Η καταγγελία επιφέρει αποτελέσματα δώδεκα μήνας μετά την υπό του Γενικού Γραμματέως του Οργανισμού λήσιν της γνωστοποίησης ή μετά την εκπνοήν οιασδήποτε άλλης μεγαλύτερας περιόδου ήτις δυνατόν να καθορίζεται εις την γνωστοποίησιν.

ΑΡΘΡΟΝ VIII
ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΞ

1. Το παρόν Πρωτόκολλον θα κατατεθή εις τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (εφεξής αναφερομένου ως "ο θεματοφύλαξ").

2. Ο θεματοφύλαξ:

(α) θα πληροφορή άπαντα τα Κράτη τα οποία υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλον ή προσεχώρησαν σ' αυτό:

(ι) δι' εκάστην νέαν υπογραφήν ή κατάθεσιν εγγράφου επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, ομού μετά της σχετικής ημερομηνίας·

(ιι) δια την ημερομηνίαν ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου·

(ιιι) δια την κατάθεσιν οιοσδήποτε εγγράφου καταγγελίας του παρόντος Πρωτοκόλλου ομού μετά της ημερομηνίας λήψεως τούτου και της ημερομηνίας κατά την οποίαν άρχεται η εφαρμογή της καταγγελίας·

(ιiv) δι' οιασδήποτε αποφάσεις ληφθείσας συμφώνως του Άρθρου II(1) του παρόντος Πρωτοκόλλου·

(β) θα αποστείλη πιστοποιημένα γνήσια αντίτυπα του παρόντος Πρωτοκόλλου προς όλα τα Κράτη τα οποία υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλον ή προσεχώρησαν σ' αυτό.

3. Ευθύς ως το παρόν Πρωτόκολλον τεθεί εν ισχύι, πιστοποιημένον γνήσιον αντίτυπον τούτου θα σταλή υπό του θεματοφύλακος προς την Γενικήν Γραμματείαν των Ηνωμένων Εθνών δια καταχώρησιν και δημοσίευσιν ουσιφώνως του Άρθρου 102 του Καταστατικού Χάρτου των Ηνωμένων Εθνών.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΧΓΛΩΣΣΑΙ

Το παρόν Πρωτόκολλον εγένετο εις εν μόνον πρωτότυπον εις τας γλώσσας Αγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν και Ισπανικήν, έκαστον δε κείμενον είναι εξ ίσου αυθεντικόν. Επίσημαι μεταφράσεις εις την Αραβικήν, Γερμανικήν, Ιταλικήν και Ιαπωνικήν θα ετοιμασθούν και κατατεθούν μετά του υπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι κάτωθι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο υπό των αντιστοίχων Κυβερνήσεων των, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλον.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ την 17ην ημέραν Φεβρουαρίου του χίλια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ
ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ 1973

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Κανονισμός 1Οριοί

Παράγραφοι (1) έως (7) - Ουδεμία αλλαγή.

Το υφιστάμενον κείμενον της παραγράφου (8) αντικαθίσταται
υπό του ακολούθου:

(8) (α) "εκτεταμένη μετατροπή" σημαίνει μετατροπήν υφιστα-
μένου πλοίου:

(i) η οποία μετατρέπει ουσιωδώς τας διαστάσεις ή
την μεταφορικήν ικανότητα του πλοίου· ή

(ii) η οποία μεταβάλλει τον τύπον του πλοίου· ή

(iii) ο σκοπός της οποίας, κατά την κρίση της
Διοικήσεως, είναι κυρίως η παράτασις της
ζωής αυτού· ή

(iv) η οποία μετατρέπει άλλως πως εις τοιούτον
βαθμόν το πλοίον ώστε εάν απετέλει νέον
πλοίον, τούτο θα υπέκειτο εις τας συναφείς
διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου μη δυνα-
μένας να εφαρμοσθούν επ' αυτού υπό την ιδιότη-
τα του ως υφισταμένου πλοίου.

(β) Ανεξαρτήτως των διατάξεων της υποπαραγράφου (α),
μετατροπή υφισταμένου πετρελαιοδεξαμενοπλοίου
νεκρού βάρους 20,000 τόνων και άνω ούτως ώστε να
πληροί τας προϋποθέσεις του κανονισμού 13 του
παρόντος Προσαρτήματος δεν θα θεωρείται ότι απο-
τελεί εκτεταμένη μετατροπήν δια τους σκοπούς του
παρόντος Παραρτήματος.

Παράγραφοι (9) έως (22) - Ουδεμία αλλαγή.

Το υφιστάμενον κείμενον της παραγράφου (23) αντικαθίσταται υπό του ακόλουθου:

(23) "Βάρος αφόρτου (πλοίου)" σημαίνει το εις μετρητούς τόνους εκτόπισμα του πλοίου άνευ φορτίου, καυσίμων, ελαίου λιπάνσεως, έρματος ύδατος, ποσίμου ύδατος και ύδατος τροφοδοτήσεως λεβήτων, καταναλωσίμων προμηθειών, και επιβατών και πληρώματος μετά των προσωπικών αντικειμένων των.

Παράγραφοι (24) και (25) - Ουδεμία αλλαγή.

Αι ακόλουθοι παράγραφοι προστίθενται εις το υφιστάμενον κείμενον:

(26) Ανεξαρτήτως της παραγράφου (6) του παρόντος Κανονισμού, δια τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18(5) του παρόντος παραρτήματος, "νέον πετρελαιοδεξαμενόπλοιο" σημαίνει πετρελαιοδεξαμενόπλοιο:

- (α) περί του οποίου το συμβόλαιον ναυπηγήσεως συνάπτεται μετά την 1ην Ιουνίου, 1979' ή
- (β) εν ελλείψει συμβολαίου ναυπηγήσεως, η τρόπις του οποίου τίθεται, ή το οποίον ευρίσκεται εις ανάλογον κατασκευαστικόν στάδιον μετά την 1ην Ιανουαρίου, 1980' ή
- (γ) η παράδοσις του οποίου πραγματοποιείται μετά την 1ην Ιουνίου, 1982' ή
- (δ) το οποίον υπέστη εκτεταμένην μετατροπήν:
 - (ι) περί της οποίας το συμβόλαιον συνάπτεται μετά την 1ην Ιουνίου, 1979' ή
 - (ιι) εν ελλείψει συμβολαίου, η κατασκευαστική εργασία δι' αυτήν ήρξατο μετά την 1ην Ιανουαρίου, 1980' ή
 - (ιιι) η οποία συνεπληρώθη μετά την 1ην Ιουνίου, 1982, εκτός των περιπτώσεων δια τας οποίας, δια

πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βήρους 70,000 τόνων και άνω, ο ορισμός της παραγράφου (6) του παρόντος Κανονισμού εφαρμόζεται δια τους σκοπούς του Κανονισμού 13(1) του παρόντος Παραρτήματος.

(27) Ανεξαρτήτως των διατάξεων της Παραγράφου (7) του παρόντος Κανονισμού, δια τους σκοπούς των Κανονισμών 13, 13Α, 13Β, 13Γ, 13Δ και 18(6) του παρόντος Παραρτήματος, "υφιστάμενον πετρελαιοδεξαμενόπλοιο" σημαίνει πετρελαιοδεξαμενόπλοιο το οποίον δεν είναι νέον πετρελαιοδεξαμενόπλοιο ως τούτο ορίζεται εις την παράγραφον (26) του παρόντος Κανονισμού.

(28) "Αργόν Πετρέλαιον" σημαίνει μίγμα υγρών υδρογονανθράκων το οποίον απαντάται εις φυσικήν κατάστασιν εις την γην, επεξεργασμένον ή μη δια να καταστή κατάλληλον δια μεταφοράν και περιλαμβάνει:

(α) αργόν πετρέλαιον εκ του οποίου δυνατόν να έχουν αφαιρεθεί ωρισμένα κλασματικά αποστάγματα και

(β) αργόν πετρέλαιον εις το οποίον δυνατόν να έχουν προστεθεί ωρισμένα κλασματικά αποστάγματα.

(29) "Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου" σημαίνει πετρελαιοδεξαμενόπλοιο επιδιδόμενον εις το εμπόριον της μεταφοράς αργού πετρελαίου.

(30) "Πλοίο μεταφοράς προϊόντων" σημαίνει πετρελαιοδεξαμενόπλοιο επιδιδόμενον εις το εμπόριον της μεταφοράς πετρελαίου άλλου πλην του αργού πετρελαίου.

Κανονισμοί 2 και 3 - Ουδεμία αλλαγή

Κανονισμός 4

Το υφιστάμενον κείμενον του Κανονισμού 4 αντικαθίσταται υπό του ακόλουθου:

Επιθεωρήσεις και Έλεγχοι

(1) Έκαστον πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι μικτής χωρητικότητας 150 τόνων και άνω και παν έτερον πλοίοι μικτής χωρητικότητας 400 τόνων και άνω θα υπόκειται εις τας κατωτέρω καθοριζομένας επιθεωρήσεις:

- (α) Μίαν αρχικήν επιθεώρησιν πριν ή το πλοίοι τεθή εν υπηρεσία ή πριν το δυνάμει του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος απαιτούμενον πιστοποιητικόν εκδοθή δια πρώτην φοράν, η οποία δέον να περιλαμβάνη πλήρη επιθεώρησιν της δομής, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των διαρρυθμίσεων και του υλικού εις ήν έκτασιν το πλοίοι καλύπτεται υπό του παρόντος Παραρτήματος. Η επιθεώρησις αύτη δέον να είναι τοιαύτης φύσεως ώστε να διασφαλίξη ότι η δομή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διαρρυθμίσεις και το υλικόν ανταποκρίνονται πλήρως προς τας εφαρμοστέας απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικάς επιθεωρήσεις κατά χρονικά διαστήματα καθοριζόμενα υπό της Διοικήσεως, αλλά μη υπερβαίνοντα τα πέντε έτη, αι οποίαι δέον να είναι τοιαύτης φύσεως ώστε να διασφαλίζουν ότι η δομή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, αι διαρρυθμίσεις και το υλικόν ανταποκρίνονται πλήρως προς τας απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Τουλάχιστον μίαν ενδιάμεσον επιθεώρησιν κατά την περίοδον της εγκυρότητος του Πιστοποιητικού η οποία θα είναι τοιαύτης φύσεως ώστε να διασφαλίξη ότι ο εξοπλισμός και τα συνδεδιασμένα συστήματα αντλήσεως και διασωληνώσεως, περιλαμβανομένων των συστημάτων επιτηρήσεως και ελέγχου της αποδεσμεύσεως πετρελαίου, τα συστήματα πλύσεως δι' αργού πετρελαίου και τα συστήματα διύλισεως πετρελαίου, ανταποκρίνονται πλήρως προς τας εφαρμοστέας απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και ότι ευρίσκονται εν καλή καταστάσει λειτουργίας. Εις τας περιπτώσεις κατά τας οποίας μόνον μία τοιαύτη ενδιάμεσος επιθεώρησις διενεργείται κατά την διάρκειαν μιας

οιασδήποτε περιόδου εγκυρότητας Πιστοποιητικού, αυτή δέον να διενεργείται ουχί εις χρόνον εξ μηνών προ ούτε εξ μηνών μετά την ημερομηνίαν η οποία ευρίσκεται εις το μέσον της περιόδου εγκυρότητας του Πιστοποιητικού. Αι τοιαύται ενδιάμεσοι επιθεωρήσεις οπισθογράφονται επί του Πιστοποιητικού του εκδιδομένου δυνάμει του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Η Διοίκησης οφείλει να καθιεροί κατάλληλα μέτρα δια πλοία μη υποκείμενα εις τας διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού δια να διασφαλίζεται η τήρησις των εφαρμοστέων διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος.

(3) (α) Αι επιθεωρήσεις πλοίων εν σχέσει προς την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος δέον να διενεργούνται υπό αξιωματούχων της Διοικήσεως. Η Διοίκησης δύναται, εν τούτοις, να αναθέτη την διενέργειαν των επιθεωρήσεων είτε εις επιθεωρητάς υποδεικνυομένους προς τον σκοπόν αυτόν είτε εις ανεγνωρισμένους υπ' αυτής οργανισμούς.

(β) Η Διοίκησης οφείλει να προβαίνη εις διευθετήσεις δια μη προγραμματισμένους ελέγχους οι οποίοι θα λαμβάνουν χώραν κατά την διάρκειαν της περιόδου εγκυρότητας του πιστοποιητικού. Οι εν λόγω έλεγχοι θα διασφαλίζουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του διατηρούνται από πάσης απόψεως εις ικανοποιητικήν κατάστασιν δια την εξυπηρέτησιν των σκοπών δια τους οποίους προορίζονται. Οι έλεγχοι ούτοι δύναται να διενεργούνται υπό των ιδίων αυτών υπηρεσιών ελέγχου, ή υπό υποδεικνυομένων επιθεωρητών ή υπό ανεγνωρισμένων οργανισμών, ή υπό ετέρων Συμβαλλομένων Μερών κατόπιν παραιλήσεως υπό της Διοικήσεως. Οσάκις η Διοίκησης, δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, καθιεροί υποχρεωτικάς ετησίας επιθεωρήσεις, οι ανωτέρω μη προγραμματισμένοι έλεγχοι δεν θα είναι υποχρεωτικοί.

(γ) Διοίκησης η οποία υποδεικνύει επιθεωρητάς ή ανεγνωρισμένους οργανισμούς δια να διενεργούν επιθεωρήσεις και ελέγχους ως αναφέρεται εις τας υποπαραγράφους (α) και (β) της παρούσης παραγράφου, θα

χορηγή προς οιονδήποτε υποδεικνυόμενον επιθεωρητήν ή ανεγνωρισμένον οργανισμόν, ως ελαχίστην τουλάχιστον εξουσίαν:

- (ι) να αξιωνή επισκευάς του πλοίου· και
- (ιι) να διενεργή επιθεωρήσεις και ελέγχους εάν παρακληθή προς τούτο υπό των αρμοδίων αρχών του Κράτους του λιμένος Κατάπλου.

Η Διοίκησης οφείλει να γνωστοποιεί προς τον Οργανισμόν τας ειδικάς ευθύνας και τους όρους της χορηγηθείσης εις τους υποδεικνυομένους επιθεωρητάς ή ανεγνωρισμένους οργανισμούς εξουσίας, δια να κυκλοφορήσουν εις τα Συμβαλλόμενα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου ούτως ώστε να πληροφορηθούν σχετικώς οι αξιωματούχοι των.

- (6) Οσάκις υποδειχθείς επιθεωρητής ή ανεγνωρισμένος οργανισμός κρίνη ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς προς τας λεπτομερείας του Πιστοποιητικού ή είναι τοιαύτη ώστε το πλοίον τούτο να στερείται επαρκούς ικανότητας να ταξιδεύση εις την θάλασσαν χωρίς να δημιουργή αδικαιολόγητον κίνδυνον βλάβης του θαλασσιού περιβάλλοντος, ο εν λόγω επιθεωρητής ή οργανισμός προβαίνει αμέσως εις ενεργείας προς διασφαλισίν της λήψεως διορθωτικών μέτρων και γνωστοποιεί εν ευθέτω χρόνω την Διοίκησιν. Εάν τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα δεν λαμβάνονται τότε το Πιστοποιητικόν δέον να αποσύρεται, η δε Διοίκησης να ειδοποιείται αμέσως· και εάν το πλοίον ευρίσκεται εις λιμένα ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, αι αρμόδιαι αρχαί του Κράτους του λιμένος / ^{Κατάπλου} ειδοποιούνται ωσαύτως αμέσως. Οσάκις αξιωματούχος της Διοικήσεως, υποδειχθείς επιθεωρητής ή ανεγνωρισμένον οργανισμός ειδοποιεί τας αρμοδίας αρχάς του Κράτους του λιμένος Κατάπλου η Κυβέρνησις του περί ού ο λόγος Κράτους του λιμένος Κατάπλου παρέχει εις τον εν λόγω αξιωματούχον, επιθεωρητήν ή οργανισμόν οιαδήποτε αναγκαίαν βοήθειαν δια να εκτελέσουν τας δυνάμει του παρόντος Κανονισμού υποχρεώσεις των. Οσάκις είναι εφαρμόσιμον,

η Κυβέρνησις του περί ού ο λόγος Κράτους του λιμένας κα-
 πλά λαμβάνει τοιαύτα μέτρα ώστε να διασφαλισθή
 ότι το πλοίον δεν θα αποπλεύση μέχρις ότου τούτο
 δυνηθεί να ταξιδεύση εις την θάλασσαν ή να εγκατα-
 λείψη τον λιμένα δια να προχωρήση εις το πλησιέ-
 στερον κατάλληλον και έτοιμον προς χρησιμοποίησιν
 ναυπηγείον επιδιορθώσεων χωρίς να δημιουργή υπερ-
 βολικόν κίνδυνον βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

(ε) Εις πάσαν περίπτωσιν η περί ού ο λόγος Διοίκησις
 εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικό-
 τητα της επιθεωρήσεως και του ελέγχου και αναλαμ-
 βάνει την υποχρέωσιν να προβή εις τας αναγκαίας
 διευθετήσεις προς εκπλήρωσιν της εν λόγω υποχρεώσεως.

(4) (α) Η κατάστασις του πλοίου και του εξοπλισμού του θα
 διατηρείται ούτως ώστε να συμμορφούται προς τας
 διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου αναφορικώς προς
 την διασφάλισιν ότι το πλοίον παραμένει από πάσης
 απόψεως κατάλληλον δια να ταξιδεύη εις την θάλασσαν
 χωρίς να δημιουργή υπερβολικόν κίνδυνον βλάβης του
 θαλασσίου περιβάλλοντος.

(β) Μετά την συμπλήρωσιν οιασδήποτε επιθεωρήσεως του
 πλοίου δυνάμει της παραγράφου (1) του παρόντος Κα-
 νονισμού, ουδεμία αλλαγή θα λαμβάνη χώραν εις την
 δομήν, τον εξοπλισμόν, τα συστήματα, τα εξαρτήματα,
 τας διαρρυθμίσεις ή το υλικόν τα οποία καλύπτονται
 υπό της επιθεωρήσεως άνευ της εγκρίσεως της Διοί-
 κήσεως, πλην της άμέσου αντικαταστάσεως του εν λό-
 γω εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

(γ) Οσάκις επισυμβαίνει δυστύχημα εις πλοίον ή ανακα-
 λύπεται εις τούτο ελάττωμα το οποίον επηρεάζει
 ουσιωδώς την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελε-
 σματικότητα ή πληρότητα του εξοπλισμού του του
 καλυπτομένου υπό του παρόντος Παραρτήματος, ο
 πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης τούτου οφείλουν όπως το
 ενωρίτερον δυνατόν αναφέρουν τούτο εις την Διοί-
 κησιν, τον ανεγνωρισμένον οργανισμόν ή τον υπο-
 δειχθέντα επιθεωρητήν ο οποίος εξέδωσε το σχετικόν
 πιστοποιητικόν και ο οποίος θα φροντίση όπως αρχί-
 σουν έρευνες δια να αποφασισθή κατά πόσον είναι

αναγκαία η διενέργεια επιθεωρήσεως ως απαιτείται υπό της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού. Εάν το πλοίο ευρίσκεται εις λιμένα άλλου Συμβαλλομένου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης τούτου οφείλουν ωσαύτως να αναφέρουν αμέσως εις τις αρμόδιας αρχάς του Κράτους του Λιμένος ^{Κατάπλου,} ο δε υποδειχθείς επιθεωρητής ή ο ανεγνωρισμένος οργανισμός οφείλει να επιβεβαιώσει ότι η εν λόγω αναφορά εγένετο.

Κανονισμοί 5, 6 και 7

Εις το υφιστάμενον κείμενον των Κανονισμών αυτών απαλείψατε απάσας τας αναφοράς "(1973)" εν σχέσει προς το Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Ισχύος του Πιστοποιητικού

Το υφιστάμενον κείμενον του Κανονισμού 8 αντικαθίσταται υπό του ακολούθου:

(1) Το Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως εκδίδεται δια περίοδον καθοριζομένην υπό της Διοικήσεως, η οποία δέον να μην υπερβαίνει τα πέντε έτη από της ημερομηνίας της εκδόσεως, νοουμένου ότι εις περιπτώσιν πετρελαιοδεξαμενοπλοίου λειτουργούντος δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος δια περιορισμένην περίοδον καθοριζομένην εις τον Κανονισμόν 13(9) του παρόντος Παραρτήματος, η περίοδος εγκυρότητος του Πιστοποιητικού δεν θα υπερβαίνει την εν λόγω καθοριζομένην περίοδον.

(2) Το Πιστοποιητικόν παύει να ισχύη εάν, άνευ της εγκρίσεως της Διοικήσεως, έχουν λάβει χώρα σημαντικά αλλαγá εις την δομήν, τον εξοπλισμόν, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, τας εγκαταστάσεις ή το αναγκαίον υλικόν, πλην της περιπτώσεως όπου πραγματοποιείται άμεσος αντικατάστασις του εν λόγω εξοπλισμού ή εξαρτημάτων, ή εάν δεν έχουν διενεργηθή ενδιάμεσοι επιθεωρήσεις καθοριζόμεναι υπό της Διοικήσεως δυνάμει του Κανονισμού 4(1)(γ) του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Πιστοποιητικόν εκδοθέν εις πλοίον παύει ωσαύτως να είναι έγκυρον κατόπιν αλλαγής της σημαίας του εις εκείνης ετέρου Κράτους. Νέον Πιστοποιητικόν τότε μόνον εκδίδεται όταν η Κυβέρνησις η εκδίδουσα το νέον Πιστοποιητικόν ικανοποιείται πλήρως ότι το πλοίον ευρίσκεται εις πλήρη συμμόρφωσιν προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 4(4)(α) και (β) του παρόντος Παραρτήματος. Εις περίπτωσιν μεταβιβάσεως μεταξύ Συμβαλλομένων Μερών, εάν ζητηθή τούτο εντός τριών μηνών αφ' ής έλαβε χώραν η μεταβίβασις, η Κυβέρνησις του Συμβαλλομένου Μέρους του οποίου την σημαίαν εδικαιούτο να φέρη το πλοίον προηγουμένως, οφείλει να αποστείλη το συντομώτερον δυνατόν προς την Διοίκησιν αντίτυπον του Πιστοποιητικού το οποίον το πλοίον έφερε προ της μεταβιβάσεως και, εφόσον διατίθεται, αντίτυπον του σχετικού πιστοποιητικού επιθεωρήσεως.

Κανονισμοί 9 έως 12 - Καμία αλλαγή

Το υφιστάμενον κείμενον του Κανονισμού 13 αντικαθίσταται υπό των ακολούθων Κανονισμών:

Κανονισμός 13

Δεξαμεναί Διακεχωρισμένου Έρματος, Δεξαμεναί Αποκλειστικώς Καθαρού Έρματος και Πλύσις δι' Αργού Πετρελαίου.

Τηρουμένων των διατάξεων των Κανονισμών 13Γ και 13Δ του παρόντος Παραρτήματος, τα πετρελαιοδεξαμενόπλοια δέον όπως ανταποκρίνονται προς τας απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

Νέα πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 20,000 τόνων και άνω

(1) Έκαστον νέον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20,000 τόνων και άνω και έκαστον νέον πλοίον μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30,000 τόνων και άνω θα είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος και θα συμμορφούται προς τας παραγράφους (2), (3) και (4), ή την παράγραφον (5), αναλόγως της περιπτώσεως, του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα των δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος δέον να καθορίζεται κατά τοιούτον τρόπον ώστε το πλοίον να δύναται να λειτουργή υπό συνθήκας ασφαλείας κατά την διάρκειαν ταξιδίων υπό έρμα χωρίς να προσφεύγη εις την

χρήσιν δεξαμενών φορτίου δια της εισαγωγής εντός αυτών έρματος ύδατος, εκτός ως προβλέπεται εν παραγράφω (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού. Εις πάσας τας περιπτώσεις εν τούτοις, η χωρητικότης των δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος δέον να είναι τουλάχιστον τοιαύτη ώστε, υπ' οιασδήποτε συνθήκας έρματος καθ' οιονδήποτε στάδιον του ταξιδίου, περιλαμβανομένων των συνθηκών των επικρατουσών εκ του βάρους αφόρτου (πλοίου) συν το διακεχωρισμένον έρμα μόνον, τα βυθίσματα και η ζυγοστάθμισις του πλοίου να δύνανται να ανταποκρίνονται εις εκάστην των ακολουθών απαιτήσεων:

- (α) το εις μέτρα μέγιστον βύθισμα εις το μέσον του πλοίου (dm) (μη λαμβανομένης υπ' όψιν οιασδήποτε παραμορφώσεως του πλοίου) δέον να μη είναι ολιγώτερον του -

$$dm = 2.0 + 0.02L'$$

- (β) τα βυθίσματα εις τας πωραίας και πρυμναίας κάθετους δέον να αντιστοιχούν προς τα προσδιοριζόμενα τοιαύτα υπό του βυθίσματος εις το μέσον του πλοίου (dm), ως καθορίζεται εν υποπαραγράφω (α) της παρούσης παραγράφου, εν συνδιασμού προς την πρυμναίαν ζυγοστάθμισιν η οποία θα είναι ουχί μεγαλυτέρα του 0.015L' και

- (γ) εν πάση περιπτώσει το βύθισμα εις την πρυμναίαν κάθετον δέον να μη είναι ολιγώτερον του αναγκαίου τοιούτου προς επίτευξιν πλήρους εμβυθίσεως της έλικος.

(3) Εν ουδεμιά περιπτώσει δύναται να μεταφέρεται έρμα ύδατος εντός δεξαμενών φορτίου εκτός κατά την διάρκειαν τοιούτων σπανίων ταξιδίων όπου υφίστανται καιρικά συνθήκαι τόσον δριμύει ώστε, κατά την κρίσιν του Πλοιάρχου, καθίσταται αναγκαία η μεταφορά προσθέτου έρματος ύδατος εντός δεξαμενών φορτίου χάριν της ασφαλείας του πλοίου. Το τοιούτον πρόσθετον έρμα ύδατος θα υποβάλλεται εις επεξεργασίαν και θα αποδεσμεύεται συμφώνως του κανονισμού 9 και των απαιτήσεων του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος, θα καταγράφεται δε εις το αναφερόμενον εις τον Κανονισμόν 20 του παρόντος Παραρτήματος Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

(4) Εις τας περιπτώσεις νέων δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το επιπρόσθετον έρμα το επιτρεπόμενον δυνάμει της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού θα μεταφέρεται εις τας δεξαμενός φορτίου μόνον εάν αι εν λόγω δεξαμενάί έχουσι πλυθεί δι' αργού πετρελαίου συμφώνως του Κανονισμού 13B του παρόντος Παραρτήματος προ της αναχωρήσεως εκ του λιμένος ή του σταθμού εκφορτώσεως.

(5) Ανεξαρτήτως των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, αι επικρατούσαι συνθήκαι διακεχωρισμένου ερματισμού δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια μήκους μικροτέρου των 150 μέτρων θα είναι τοιαύται ώστε να ικανοποιούσι την Διοίκησιν.

(6) Έκαστον νέον δεξαμενόπλοιον αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20,000 τόνων και άνω θα είναι εφοδιασμένον δι' ενός συστήματος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου το οποίον χρησιμοποιεί δια πλύσιν αργόν πετρέλαιον. Η Διοίκησις θα αναλαβή την υποχρέωσιν να διασφαλίζη ότι το σύστημα ανταποκρίνεται πλήρως προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13B του παρόντος Παραρτήματος εντός ενός έτους από της δια πρώτην φοράν ενασχολήσεως του δεξαμενοπλοίου εις το εμπόριον μεταφοράς αργού πετρελαίου ή μετά το πέρας του τρίτου ταξιδίου μεταφοράς αργού πετρελαίου κατάλληλον δια πλύσιν δι' αργού πετρελαίου, οιονδήποτε των δύο επισημβεί μεταγενέστερον. Εκτός εάν το εν λόγω πετρελαιοδεξαμενόπλοιον μεταφέρει αργόν πετρέλαιον μη κατάλληλον δια πλύσιν δι' αργού πετρελαίου, το πετρελαιοδεξαμενόπλοιον θα λειτουργή το σύστημα συμφώνως των απαιτήσεων του ρηθέντος Κανονισμού.

Υφιστάμενα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40,000 τόνων και άνω

(7) Τηρουμένων των διατάξεων των παραγράφων (8) και (9) του παρόντος Κανονισμού παν υφιστάμενον δεξαμενόπλοιον αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40,000 τόνων και άνω θα είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος και θα ανταποκρίνεται προς τας απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Τα αναφερόμενα εις την παράγραφον (7) του παρόντος Κανονισμού δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου δύναται, αντί να είναι εφοδιασμένα δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος, να λειτουργούν δια της διαδικασίας καθορισμού των δεξαμενών φορτίου χρησιμοποιούντα την μέθοδον πλύσεως δι' αργού πετρελαίου συμφώνως του Κανονισμού 13B του παρόντος Παραρτήματος, εκτός εάν το δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου προτίθεται να μεταφέρει αργόν πετρέλαιον το οποίον δεν είναι κατάλληλον δια πλύσιν δι' αργού πετρελαίου.

(9) Υφιστάμενα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου αναφερόμενα εις την παράγραφον (7) ή (8) του παρόντος Κανονισμού δύναται, αντί να είναι εφοδιασμένα δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος ή να χρησιμοποιούν την διαδικασίαν καθορισμού των δεξαμενών φορτίου δια της πλύσεως δι' αργού πετρελαίου, να λειτουργούν δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος συμφώνως των διατάξεων του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος δια την εξής περίοδον:

(α) δια δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 70,000 τόνων και άνω, μέχρις ότου παρέλθουν δύο έτη από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου και

(β) δια δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40,000 τόνων και άνω κάτω όμως των 70,000 τόνων, μέχρις ότου παρέλθουν τέσσερα έτη από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Υφιστάμενα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους
40,000 τόνων και άνω

(10) Από της ημερομηνίας ενάρξεως της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, παν υφιστάμενον πλοίου μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 40,000 τόνων και άνω, θα είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος και θα ανταποκρίνεται προς τας απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού, ή, διαζευκτικώς, θα λειτουργή δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος συμφώνως των διατάξεων του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος.

Πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι χαρακτηριζόμενοι ως δεξαμενόπλοιοι
διακεχωρισμένου έρωματος

(11) Παν πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι παρά του οποίου δεν απαιτείται να εφοδιασθή δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρωματος συμφώνως της παραγράφου (1), (7) ή (10) του παρόντος Κανονισμού, δύναται, εντούτοις, να χαρακτηρισθί ως δεξαμενόπλοιοι διακεχωρισμένου έρωματος, νοουμένου ότι τούτο ανταποκρίνεται προς τας απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3), ή την παράγραφον (5), αναλόγως της περιπτώσεως, του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 13Α

Απαιτήσεις δια Πετρελαιοδεξαμενόπλοια μετά
δεξαμενών Αποκλειστικώς Καθαρού Έρωματος

(1) Πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι το οποίον λειτουργεί δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρωματος συμφώνως προς τας διατάξεις του Κανονισμού 13(9) ή (10) του παρόντος Παραρτήματος, δέον όπως διαθέτει επαρκή χωρητικότητα δεξαμενών, προοριζομένων αποκλειστικώς δια την μεταφοράν καθαρού έρωματος ως τούτο καθορίζεται εις τον Κανονισμόν 1(16) του παρόντος Παραρτήματος, ώστε να ανταποκρίνεται προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13(2) και (3) του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Αι ρυθμίσεις και διαδικασίαι λειτουργίας των δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρωματος δέον να ανταποκρίνονται προς τας απαιτήσεις τας επιβαλλομένας υπό της Διοικήσεως. Εις τας εν λόγω απαιτήσεις δέον να περιέχονται άπασαι τουλάχιστον αι διατάξεις των Προδιαγραφών Πετρελαιοδεξαμενόπλοιων μετά δεξαμενών Αποκλειστικώς Καθαρού Έρωματος αι οποίαι έχουν υιοθετηθεί υπό της Διεθνούς Διασκεψέως δια την Ασφάλειαν την Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως του 1978, δια της Αποφάσεως 14 και ως δυνατόν να αναθεωρηθούν υπό του Οργανισμού.

(3) Πετρελαιοδεξαμενόπλοιοι το οποίον λειτουργεί δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρωματος δέον να είναι εφοδιασμένων δια μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, εγκεκριμένου υπό της Διοικήσεως επί τη βάσει προδιαγραφών

προτεινόμενων υπό του Οργανισμού*, δια να επιτρέπη τον έλεγχον της περιεκτικότητας εις πετρέλαιον του υδατίνου έρματος το οποίον απορρίπτεται. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου δέον να εγκαθίσταται ουχί αργότερον της πρώτης προγραμματισμένης επισκέψεως του δεξαμενοπλοίου εις ναυπηγείον της πραγματοποιουμένης μετά την έναρξιν της ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου. Μέχρι της εγκατάστασεως του μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, δέον άπως αμέσως προ της απορρίψεως του έρματος, επιβεβαιούται δι' εξετάσεως του υδατίνου έρματος εις τας δεξαμενάς ότι δεν έλαβε χώραν ανάμειξις μετά πετρελαίου.

(4) Έκαστον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον το οποίον λειτουργεί δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος θα είναι εφοδιασμένον:

- (α) δι' ενός Εγχειριδίου λειτουργίας Δεξαμενών Αποκλειστικώς Καθαρού Έρματος εις το οποίον να περιέχονται λεπτομέρειαι του συστήματος και να καθορίζονται αι διαδικασίαι λειτουργίας. Το εν λόγω Εγχειρίδιον θα ικανοποιή την Διοίκεισιν και θα περιέχη πάσαν πληροφορίαν εκτιθεμένην εις τας Προδιαγραφάς τας αναφερομένας εις την παράγραφον (2) του παρόντος Κανονισμού. Εάν διενεργηθή αλλαγή επηρεάζουσα το σύστημα των δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος, το Εγχειρίδιον λειτουργίας δέον να σναθεωρείται αναλόγως* και
- (β) δι' ενός Συμπληρώματος του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου του αναφερομένου εις τον Κανονισμόν 20 του παρόντος Παραρτήματος ως τούτο καθορίζεται εις το Συμπλήρωμα I του Παραρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα θα είναι μονίμως επισυνημμένον εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

Κανονισμός 13B

Υποχρεώσεις αναφορικώς προς την Πλύσιν δι' Αργού Πετρελαίου

(1) Παν σύστημα πλύσεως δι' αργού πετρελαίου προνοούμενον ουμπλώς του Κανονισμού 13(6) και (8) του παρόντος

* Γίνεται μνεία εις τας Υποδείξεις επί των Διεθνών Προβιογενικών Αποδόσεως και Δοκιμών δια Συσκευής Διαχωρισμού Πετρελαίου-Υδάτος και Μετρητής Περιεκτικότητας Πετρελαίου τας καθιεθηθείσας δια της Αποδόσεως Α.393(λ).

Παραρτήματος δέον να συμμορφούται προς τας απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Αι εγκαταστάσεις πλύσεως δι' αργού πετρελαίου και ο σχετικός εξοπλισμός και ρυθμίσεις δέον όπως ανταποκρίνονται προς τας απαιτήσεις τας επιβαλλομένας υπό της Διοικήσεως. Αι εν λόγω απαιτήσεις δέον να περιέχουν τουλάχιστον πάσας τας προνοίας των Προδιαγραφών δια τον σχεδισμόν, την λειτουργίαν και τον Ελέγχον των Συστημάτων Πλύσεως δι' Αργού Πετρελαίου, τας υιοθετηθείσας υπό της Διεθνούς Διασκέψεως επί της Ασφαλείας των Πετρελαιοφόρων και της Προλήψεως της Ρυπάνσεως του 1978 εις την Απόφασιν 15, ως και τας αναθεωρήσεις αι οποίαι δυνατόν να πραγματοποιηθούν υπό του Οργανισμού.

(3) Δι' εκάστην δεξαμενήν φορτίου και δεξαμενήν καταλοίπων δέον όπως υφίσταται σύστημα διοχετεύσεως αδρανούς αερίου συμφώνως των σχετικών Κανονισμών του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Συμβάσεως δια την Ασφάλειαν της Ανθρωπίνης Ζωής εις την θάλασσαν του 1974, ως αύτη ετροποποιήθη και συνεπληρώθη υπό του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Ασφάλειαν της Ανθρωπίνης Ζωής εις την θάλασσαν του 1974.

(4) Αναφορικός προς τον ερματισμόν των δεξαμενών φορτίου, προ της ενάρξεως εκάστου ταξιδίου μετ' έρματος δέον όπως πλένονται δι' αργού πετρελαίου επαρκείς δεξαμεναί φορτίου ώστε, λαμβάνουμένων υπ' όψιν του εμπορικού τύπου του πλοίου και των καιρικών συνθηκών, υδάτινου έρμα να τοποθετείται μόνον εντός των δεξαμενών φορτίου αι οποίαι έχουν πλυθεί δι' αργού πετρελαίου.

(5) Έκαστον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον το οποίον λειτουργεί δια συστημάτων πλύσεως δι' αργού πετρελαίου δέον όπως είναι εφοδιασμένον:

- (α) δι' ενός Εγχειριδίου Λειτουργίας και Εξοπλισμού εις το οποίον να περιγράφονται λεπτομερώς το σύστημα και ο εξοπλισμός και να καθορίζονται αι λειτουργικαί διαδικασίαι. Το τοιούτον Εγχειρίδιον δέον όπως ικανοποιεί την Διοίκησιν και περιέχει πάσαν πληροφορίαν η οποία εκτείθεται εις τας

Προδιαγραφάς τας αναφερομένας εις την παράγραφον (2) του παρόντος Κανονισμού. Εάν πραγματοποιηθεί αλλαγή επηρεάζουσα το σύστημα πλύσεως δι' αργού πετρελαίου, το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού δέον να αναθεωρείται αναλόγως και

- (β) δι' ενός Συμπληρώματος του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου του αναφερομένου εις τον Κανονισμόν 20 του παρόντος Παραρτήματος ως τούτο εκτίθεται εις το Συμπλήρωμα 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα δέον όπως είναι κινούμεως επισυνημμένον εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Γ

Υφιστάμενα Δεξαμενόπλοια Επιδιδόμενα εις Ειδικά Εμπορικά Ταξίδια

(1) Τηρουμένων των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού, ο Κανονισμός 13(7) έως (10) του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζεται αναφορικός προς υφιστάμενον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον επιδιδόμενον αποκλειστικώς εις ειδικά εμπορικά ταξίδια μεταξύ:

- (α) λιμένων ή σταθμών ενός Κράτους Μέλους του παρόντος Πρωτοκόλλου ή
- (β) λιμένων ή σταθμών Κρατών Μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου, οσάκις
- (ι) το ταξίδιον διεξάγεται καθ' ολοκληρίαν εντός μιας Ειδικής Περιοχής ως καθορίζεται εις τον Κανονισμόν 10(1) του παρόντος Παραρτήματος ή
- (ιι) το ταξίδιον διεξάγεται καθ' ολοκληρίαν εντός άλλων ορίων καθοριζομένων υπό του Οργανισμού.

(2) Αι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού θα τυγχάνουν εφαρμογής μόνον οσάκις οι λιμένες ή οι σταθμοί εις τους οποίους το φορτίον φορτώνεται δια τα εν λόγω ταξίδια είναι εφοδιασμένοι δι' εγκαταστάσεων υποδοχής επαρκών δια την υποδοχήν και επεξεργασίαν ολοκλήρου του υδατίνου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών εκ των δεξαμενοπλοίων τα οποία χρησιμοποιούν τούτους, τηρούνται δε άπαντες οι ακόλουθοι όροι:

- (α) τηρουμένων των εξαιρέσεων των προβλεπομένων υπο του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος, ολόκληρον το υδατινόν έρμα, περιλαμβανομένου του καθαρού υδατινίου έρματος και των καταλοίπων πλύσεως των δεξαμενών παραμένει επί του πλοίου και μεταφέρεται εις τας εγκαταστάσεις υποδοχής, η δε κατάχρησις εις τα κατάλληλα μέρη του Συμπληρώματος του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου του αναφερομένου εις την παράγραφον (3) του παρόντος Κανονισμού προσυπογράφεται υπό της αρμοδίας αρχής του κράτους του λιμένος Κατάπλου.
- (β) έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ της Διοικήσεως και των Κυβερνήσεων των Κρατών των λιμένων /των αναφερομένων εις την υποπαράγραφον (1)(α) ή (β) του παρόντος Κανονισμού αφορώσα εις την χρήσιν υφισταμένου πετρελαιοδεξαμενοπλοίου δι' ειδικόν εμπορικόν ταξίδιον.
- (γ) η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής συμφώνως προς τας σχετικές διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος εις τους ανωτέρω αναφερομένους λιμένες ή στίθιθους, δια τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, εγκρίνεται υπό των Κυβερνήσεων των Κρατών Μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου εντός του εδάφους των οποίων ευρίσκονται οι εν λόγω λιμένες ή σταθμοί και
- (δ) το Πλοιοποητικόν Διεθνούς Προλήψεως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως είναι όπισθογραφημένον εις τρόπον ώστε να υποδηλοί ότι το πετρελαιοδεξαμενόπλοιον επιδίδεται καθ' ολοκληρίαν εις το εν λόγω ειδικόν εμπορικόν ταξίδιον.
- (3) Έκαστον Πετρελαιοδεξαμενόπλοιον επιδιδόμενον εις ειδικόν εμπορικόν ταξίδιον θα είναι εφοδιασμένον δι' ενός Συμπληρώματος του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου του αναφερομένου εις τον Κανονισμόν 20 του παρόντος Παραρτήματος ως τούτο εκτείνεται εις το Σύμπληρωμα 3 του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος Παραρτήματος. Το Σύμπληρωμα δέον να είναι μόνιμως επισυνημιμένον εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

Κανονισμός 13ΔΥψιστάμενα Πετρελαιοδεξαμενόπλοια εις τα οποία υψίστανται
Ειδικές Διαρρυθμίσεις Ερματισμού

(1) Οσάκις υψιστάμενον πετρελαιοδεξαμενόπλοιον είναι κατασκευασμένον ή λειτουργεί κατά τοιοῦτον τρόπον ὥστε να ανταποκρίνεται ανά πάσαν στιγμήν προς τας απαιτήσεις βυθίσματος και ζυγοσταθμίσεως τας εκτειθεμένας εις τον Κανονισμόν 13(2) του παρόντος Παραρτήματος χωρίς να προσφεύγη εις την χρήση ερματος ύδατος, τούτο θα λογίζεται ότι συμμορφούται προς τας απαιτήσεις δια δεξαμενάς διακεχωρισμένου έρματος τας αναφερομένας εις τον Κανονισμόν 13(7) του παρόντος Παραρτήματος, νοουμένου ότι τηρούνται άπαντες οι ακόλουθοι όροι:

- (α) αι λειτουργικαί διαδικασίαι και αι διαρρυθμίσεις ερματισμού εγκρίνονται υπό της Διοικήσεως·
- (β) έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ της Διοικήσεως και των ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων των Κρατών των λιμένων Κατάπλου τα οποία αποτελούν Συμβαλλόμενα Μέρη εις το παρόν Πρωτόκολλον, εις τας περιπτώσεις κατά τας οποίας αι απαιτήσεις βυθίσματος και ζυγοσταθμίσεως ικανοποιούνται μέσω μίας λειτουργικής διαδικασίας· και
- (γ) το Πιστοποιητικόν Διεθνούς Προλήψεως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως είναι οπισθογραφημένον εις τρόπον ὥστε να υποδηλοί ότι το πετρελαιοδεξαμενόπλοιον λειτουργεί δι' ειδικών διαρρυθμίσεων ερματισμού.

(2) Εν ουδεμία περιπτώσει μεταφέρεται υδάτινον έρμα εντός δεξαμενών πετρελαίου πλην των σπανίων εκείνων ταξιδίων κατά τα οποία αι καιρικαί συνθήκαι είναι τόσοον δυσμενείς ὥστε, κατά την άποψιν του πλοιάρχου, είναι αναγκαίον ὅπως μεταφέρεται επιπρόσθετον υδάτινον έρμα εντός των δεξαμενών φορτίου δια την ασφάλειαν του πλοίου. Το εν λόγω επιπρόσθετον υδάτινον έρμα θα τυχάνη επεξεργασίας και θα απορρίπτεται συμφώνως προς τον Κανονισμόν 9 του παρόντος Παραρτήματος και συμφώνως προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος, θα γίνεται δε καταχώρισις εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου το αναφερόμενον εις Κανονισμόν 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Διοικήσεις η οποία προβαίνει εις οπισθογράφειν Πιστοποιητικού συμφώνως προς την υποπαράγραφον (1)(γ) του παρόντος Κανονισμού θα κοινοποιή προς τον Οργανισμό της λεπτομερείας της τολαύτης οπισθογραφήσεως δια να κυκλοφορήσουν εις τα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 13E

Προστατευτική Τοποθέτησις των Χώρων Διακεχωρισμένου Έρματος

(1) Εντός εκάστου δεξαμενοπλοίου αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20,000 τόνων και άνω και εκάστου νέου μεταφορέως προϊόντων αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 30,000 τόνων και άνω, αι δεξαμεναί διακεχωρισμένου έρματος αι οποίαι απαιτείται να έχουν την χωρητικότητα ήτις είναι αναγκαία ώστε να υφίσταται συμμόρφωσις προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος και αι οποίαι ευρίσκονται εντός των ορίων του μήκους δεξαμενής φορτίου, θα τοποθετούνται συμφώνως προς τας απαιτήσεις των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού δια να παρέχουν έν μέτρον προστασίας εναντίον της διαρροής πετρελαίου εις περίπτωσιν προσαράξεως ή συγκρούσεως.

(2) Δεξαμεναί διακεχωρισμένου έρματος και χώροι άλλοι πλην των δεξαμενών πετρελαίου εντός των ορίων του μήκους δεξαμενής φορτίου (L_t) δέον να διαρρυθμίζονται κατά τοιούτον τρόπον ώστε να συμμορφούνται προς τον ακόλουθον τύπον:

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

όπου: PA_c = η πλευρική επιφάνεια του σκάφους εις τετραγωνικά μέτρα δι' εκάστην δεξαμενήν διακεχωρισμένου έρματος ή χώρου ετέρου ή της δεξαμενής πετρελαίου βασιζομένης επί ανεπτυγμένων πλευρικών διαστάσεων,

PA_s = η επιφάνεια του πυθμένος του σκάφους εις τετραγωνικά μέτρα δι' εκάστην τοιαύτην δεξαμενήν ή χώρον βασιζόμενον επί ανεπτυγμένων πλευρικών διαστάσεων,

L_t = το μήκος εις μέτρα μεταξύ του πωραίου και του πρυμναίου άκρου των δεξαμενών φορτίου,

B = πλευρικό βάθος εις μέτρα μετρούμενον καθέτως εκ του άνω άκρου της τρώπιδος μέχρι του άνω άκρου του ζυγού των εξάλλων εις την πλευράν εις το μέσον του πλοίου. Εις πλοία έχοντα καμπύλην κουπαστήν, το πλευρικόν βάθος δέον να μετράται εις το σημείον τομής των εσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού κελύφους, των γραμμών εκτεινομένων ως εάν η κουπαστή να ήτο γωνιακού σχήματος,

J = 0,45 δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 20,000 τόνων 0,03 δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200,000 τόνων και άνω, τηρουμένων των διατάξεων της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού. Δι' ενδιαμέσους τιμάς νεκρού βάρους η τιμή του "J" θα υπολογίζεται δια γραμμικής παρεμβολής.

Οσάκις σύμβολα δοθέντα εις την παρούσαν παράγραφον εμφανίζονται εις τον παρόντη Κανονισμόν, ταύτα έχουσι την έννοιαν την καθορισθείσαν εις την παρούσαν παράγραφον.

(3) Δια δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200,000 και άνω η τιμή του "J" δύναται να μειωθή ως ακολούθως:

$$J \text{ μειωμένον} = \left[J - \left(\alpha - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ ή } 0,2 \text{ οιαδήποτε τιμή είναι μεγαλύτερα}$$

όπου: $\alpha = 0.25$ δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200,000 τόνων

$\alpha = 0.40$ δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 300,000 τόνων

$\alpha = 0.50$ δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 420,000 τόνων και άνω

Δι' ενδιαμένους τιμάς νεκρού βάρους η τιμή του "α" θα υπολογίζεται δια γραμμικής παρεμβολής.

O_c = ως καθορίζεται εις τον Κανονισμόν 23(1)(α) του παρόντος Παραρτήματος,

O_S = ως καθορίζεται εις τον κανονισμό 23(1)(β) του παρόντος Παραρτήματος.

O_A = η επιτρεπομένη εκροή πετρελαίου απαιτείται υπό του Κανονισμού 24(2) του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Δια τον καθορισμόν του " PA_C " και " PA_S " αναφορικώς προς τας δεξαμενάς διακεχωρισμένου έρματος και χώρους άλλους πλην των δεξαμενών πετρελαίου θα εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

- (α) το ελάχιστον πλάτος εκάστης πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, οιονδήποτε από τα οποία εκτείνεται καθ' όλον το βάθος της πλευράς του πλοίου ή εκ του καταστρώματος προς την οροφήν του διαπυθμένου δεν θα είναι ολιγώτερον των 2 μέτρων. Το πλάτος θα μετράται εσωτερικώς εκ της πλευράς του πλοίου δι' ορθών γωνιών προς την κεντρικήν γραμμήν. Οσάκις προβλέπεται ολιγώτερον πλάτος η πλευρική δεξαμενή ή ο χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψιν κατά τον υπολογισμόν της προστατευτικής περιοχής " PA_C " και
- (β) το ελάχιστον κατακόρυφον βάθος εκάστης δεξαμενής ή χώρου του διαπυθμένου δέον να είναι $B/15$ ή 2 μέτρα, οιονδήποτε εκ των δύο είναι ολιγώτερον. Οσάκις προβλέπεται ολιγώτερον βάθος η δεξαμενή ή ο χώρος του διαπυθμένου δεν θα λαμβάνεται υπ' όψιν κατά τον υπολογισμόν της προστατευτικής περιοχής " PA_S ".

Το ελάχιστο πλάτος και βάθος των πλευρικών δεξαμενών και των δεξαμενών του διαπυθμένου δέον να μετράται καθαρόν εκ της επιφάνειας του υδροσυλλέκτου, εις την περίπτωσιν δε του ελαχίστου πλάτους, θα μετράται καθαρόν εξ οιασδήποτε καμπύλης επιφάνειας της κουπαστής.

Κανονισμός 14 - Ουδεμία αλλαγή

Κανονισμός 15

Εκ του υφισταμένου κειμένου του Κανονισμού τούτου διαγράφαι το "(1973)" αναφορικώς προς το Πιστοποιητικόν Διεθνούς Πρωλήψεως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως.

Κανονισμοί 16 και 17 - Ουδεμία αλλαγήΚανονισμός 18

Συστήματα Αντλήσεως, Σωληνώσεως και Αποδεομεύσεως
εις Πετρελαιοδεξαμενόπλοια

Παράγραφοι (1) έως (4) - Ουδεμία αλλαγή.

Αι ακόλουθοι παράγραφοι προστίθενται εις το υφιστάμενον κείμενον:

(5) Έκαστον νέον πετρελαιοδεξαμενόπλοιοιον το οποίον απαιτείται όπως είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος ή δια συστήματος πλύσεως δι' αργού πετρελαίου δέον να συμμορφούται προς τας ακόλουθους απαιτήσεις:

(α) θα είναι εξοπλισμένον δια σωληνώσεων πετρελαίου σχεδιασμένων και τοποθετημένων κατά τοιούτον τρόπον ώστε η συγκράτησις πετρελαίου εντός των γραμμών να ελαχιστοποιείται και

(β) να διαθέτη μέσα δι' αποστράγγισιν όλων των αντλιών φορτίου και όλων των γραμμών πετρελαίου μετά την συμπλήρωσιν της αποδεομεύσεως εκ του φορτίου του, εν ανάγκη δι' ενώσεως συσκευής αποστραγγίσεως (stripping device). Η γραμμή και αι αντλίας αποστραγγίσεως δέον να δύνανται να κενούνται τόσοι εν εις την Ξηράν όσοι εν εις δεξαμενήν φορτίου ή εν εις ιζηματοσυλλέκτριαν δεξαμενήν. Δι' αποδέομευσιν εν εις την Ξηράν δέον όπως υφίσταται δια τον σκοπόν αυτόν ειδική γραμμή μικρής διαμέτρου και να συνδέεται δια των βαλβίδων εξαγωγής εν εις το εξωτερικόν του πλοίου.

(6) Έκαστον υφιστάμενον πλοίον μεταφοράς υργού πετρελαίου το οποίον απαιτείται όπως είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος, ή το οποίον διαθέτει σύστημα πλύσεως δι' αργού πετρελαίου, ή το οποίον λειτουργεί δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος, δέον όπως συμμορφούται προς τας διατάξεις της παραγράφου (5)(β) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 19 - Ουδεμία αλλαγήΚανονισμός 20

Εκ του υφισταμένου κειμένου του Κανονισμού τούτου διαγράφεται το "(1973)" αναφορικός προς το Πιστοποιητικόν διεθνούς Πρόληψως της δια Πετρελαίου Ρυπάνσεως.

Κανονισμοί 21 έως 25 - Ουδεμία αλλαγήΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝΟυδεμία αλλαγήΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Ο υφιστάμενος τύπος Πιστοποιητικού αντικαθίσταται υπό του ακόλουθου τύπου:

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Εκδίδεται δυνάμει των Διατάξεων του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων, 1973, τη εξουσιοδοτήσει της Κυβερνήσεως

(πλήρης καθορισμός της χώρας)

υπό

(πλήρης καθορισμός του αρμοδίου προσώπου ή οργανισμού εξουσιοδοτημένου δυνάμει των διατάξεων του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων, 1973).

Όνομα Πλοίου	Διακριτικός Αριθμός ή Ψηφία	Λιμήν Νηολογήσεως	Ολική Χωρητικότητα

Τύπος πλοίου:

Πετρελαιοδεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου*

Πλοίο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου*

Πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου/προϊόντων πετρελαίου*

Πλοίο έτερον ή πετρελαιοδεξαμενόπλοιο μετά δεξαμενών φορτίου ανταποκρινομένων εις τον Κανονισμόν 2(2) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου*

Πλοίο έτερον ή εκ των ανωτέρω αναφερομένων*

Ημερομηνία συμβολαίου ναυπηγήσεως ή εκτεταμένης μετατροπής

Ημερομηνία καθ' ή ετέθη η τροπή ή το πλοίο ευρίσκεται εις ανάλογον κατασκευαστικόν στάδιον ή καθ' ήν ήρξατο εκτεταμένη μετατροπή

Ημερομηνία παραδόσεως ή συμπληρώσεως εκτεταμένης μετατροπής ...
.....

ΜΕΡΟΣ Α: ΔΙ' ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το πλοίο είναι εφωδιασμένον:-

προκειμένου περί πλοίων ολικής χωρητικότητας 400 τόννων και άνω:

(α) δι' εξοπλισμού διαχωρισμού πετρελαίου/ύδατος* (ικανού να προκαλή την εκροήν πετρελαϊκού περιεχομένου μη υπερβαίνοντος τα 100 μέρη ανά εκατομμύριον) ή

(β) δι' ενός συστήματος διηθήσεως πετρελαίου* (ικανού να προκαλή την εκροήν πετρελαϊκού περιεχομένου μη υπερβαίνοντος τα 100 μέρη ανά εκατομμύριον)

προκειμένου περί πλοίων ολικής χωρητικότητας 10,000 τόννων και άνω:

(γ) δι' ενός συστήματος επιτηρήσεως και ελέγχου της αποδεομεύσεως πετρελαίου* (επιπροσθέτως του (α) ή (β) ανωτέρω) ή

(δ) δι' εξοπλισμού διαχωρισμού πετρελαίου/ύδατος ως και δι' ενός συστήματος διηθήσεως πετρελαίου* (ικανού να προκαλή την εκροήν πετρελαϊκού περιεχομένου μη υπερβαίνοντος τα 15 μέρη ανά εκατομμύριον) καθ' υποκατάστασιν του (α) ή του (β) ανωτέρω.

λεπτομέρεια των απαιτήσεων ως προς τις οποίες χορηγείται απαλλαγή
 ευθύμει του Κανονισμού 2(2) και 2(4) του Παραρτήματος I του
 Πρωτοκόλλου:

.....

Παρατηρήσεις:

Οπισθογράφοις αφορώσα εις υφιστάμενα πλοία⁽¹⁾

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι το πλοίον τούτο έχει
 τώρα ούτως εξοπλισθή ώστε να ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις
 του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν
 δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973, ως αύται
 εφαρμόζονται επί υφισταμένων πλοίων⁽²⁾.

Υπεγράφη
 (Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου
 λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

* Διαγράψατε καταλλήλως

(1) Η εγγραφή αυτή δεν απαιτείται να επαναλαμβάνεται εις Πιστο-
 ποιητικόν έτερον πλην του Πρώτου Πιστοποιητικού του εκδι-
 δομένου εις οιονδήποτε πλοίον.

(2) Η περίοδος μετά την έναρξιν της ισχύος του Πρωτοκόλλου, εντός
 της οποίας θα εγκατασταθούνη συσκευή διαχωρισμού πετρελαίου/
 ύδατος, τα συστήματα ελέγχου της αποδεομεύσεως πετρελαίου,
 τα συστήματα διυλίσεως πετρελαίου και/ή αι διαρρυθμίσεις της
 ιζηματοσυλλέκτριας δεξαμενής, καθορίζεται εις τους Κανονισμούς
 13Α(3), 15(1) και 16(4) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

ΜΕΡΟΣ Β: ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ⁽¹⁾

Ικανότης μεταφοράς του πλοίου (m ³)	Νεκρόν Βάρος του πλοίου (μετρικοί τόνοι)	Μήκος του πλοίου (m)

Πιστοποιείται ότι το πλοίον τούτο έχει κατασκευασθεί και εξοπλισθεί, και δέον όπως λειτουργεί, συμφώνως προς τα εξής:

1. Το πλοίον τούτο:

(α) απαιτείται να είναι κατασκευασμένον συμφώνως προς και να ανταποκρίνεται προς ⁽²⁾

(β) δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένον συμφώνως προς ⁽²⁾

(γ) δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένον συμφώνως προς, ανταποκρίνεται όμως εις ⁽²⁾

τας απαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

2. Το πλοίον τούτο:

(α) απαιτείται να είναι κατασκευασμένον και να ανταποκρίνεται συμφώνως προς ⁽²⁾

(β) δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένον συμφώνως προς ⁽²⁾

τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13E του Παραρτήματος 1 του Πρωτοκόλλου.

(1) Το μέρος τούτο δέον να συμπληρούται εν σχέσει προς πετρελαιοδεξαμενόπλοια, περιλαμβανομένων των πλοίων μικτού φορτίου. Όσον αφορά δε εις τας εγγραφάς εκείνας αίτινες είναι εφαρμόσιμοι, αύται δέον να συμπληρούνται εν σχέσει προς πλοία έτερα ή πετρελαιοδεξαμενόπλοια κατασκευαζόμενα και χρησιμοποιούμενα δια την μεταφοράν πετρελαίου υπό μορφήν χύδην φορτίου συνολικού όγκου 200 κυβικών μέτρων και άνω.

(2) Διαγράψατε καταλλήλως.

3. Το Πλοίοιόν τούτο:

(α) απαιτείται να είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος συμφώνως προς, και να ανταποκρίνεται εις ⁽¹⁾

(β) δεν απαιτείται να είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος συμφώνως προς ⁽¹⁾

(γ) δεν απαιτείται να είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος συμφώνως προς, ανταποκρίνεται όμως εις ⁽¹⁾

(δ) συμφώνως προς τον Κανονισμό 13Γ ή 13Δ του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου, και ως καθορίζεται εις το Μέρος Γ του παρόντος Πιστοποιητικού, εξαιρείται από ⁽¹⁾ τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

(ε) είναι εφοδιασμένον δια συστήματος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου και χρησιμοποιεί πλύσιν δι' ^{αργού} πετρελαίου συμφώνως προς τας διατάξεις του Κανονισμού 13B του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου, αντί να είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος ⁽¹⁾

(στ) είναι εφοδιασμένον δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος συμφώνως προς τας διατάξεις του Κανονισμού 13B του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου, αντί να είναι εφοδιασμένον είτε δια δεξαμενών διακεχωρισμένου έρματος είτε δια συστήματος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου το οποίον χρησιμοποιεί πλύσιν δι' αργού πετρελαίου ⁽¹⁾.

4. Το πλοίοιόν τούτο:

(α) απαιτείται όπως είναι εφοδιασμένον δια συστήματος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου το οποίον χρησιμοποιεί πλύσιν δι' αργού πετρελαίου, και ανταποκρίνεται προς ⁽¹⁾

(β) δεν απαιτείται όπως είναι εφοδιασμένον δια συστήματος καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου το οποίον χρησιμοποιεί πλύσιν δι' αργού πετρελαίου συμφώνως προς ⁽¹⁾

τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13(6) του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου.

(1) Διαγράψατε καταλλήλως

Δεξαμεναί διακεχωρισμένου έρματος ⁽¹⁾

Αι δεξαμεναί διακεχωρισμένου έρματος ταξινομούνται ως ακολούθως:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

Δεξαμεναί αποκλειστικώς καθαρού έρματος ⁽²⁾

Το πλοίον τούτο λειτουργεί δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος μέχρι (ημερομηνία) συμφώνως προς τας απαιτήσεις του Κανονισμού 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Αι δεξαμεναί αποκλειστικώς καθαρού έρματος καθορίζονται ως ακολούθως:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

Εγχειρίδιον (1)

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι το πλοίον τούτο έχει εφοδιασθεί:

(α) δι' ενός ισχύοντος Εγχειριδίου Λειτουργίας Δεξαμενών Αποκλειστικώς Καθαρού Έρματος συμφώνως προς τας διατάξεις του Κανονισμού 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου ⁽²⁾

(β) δι' ενός ισχύοντος Εγχειριδίου Λειτουργίας και Εξοπλισμού δια Πλύσιν δι' Λογού Πετρελαίου συμφώνως προς τον Κανονισμόν 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου ⁽²⁾

(1) Διαγράψατε εάν δεν εφαρμόζεται

(2) Διαγράψατε καταλλήλως

Χαρακτηριστικά του ισχύοντος Εγχειριδίου

Υπεγραφή
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτη-
μένου λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

Χαρακτηριστικά του ισχύοντος Εγχειριδίου

Υπεγραφή
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτη-
μένου λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

ΜΕΡΟΣ Γ: ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ⁽¹⁾

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι το πλοίον τούτο:

(α) Επιδίδεται εις αποκλειστικώς εμπορικά ταξίδια μεταξύ
..... και
συμφώνως προς τον Κανονισμόν 13Γ του Παραρτήματος Ι
του Πρωτοκόλλου⁽²⁾. ή

(β) λειτουργεί δι' ειδικών διαρρυθμίσεων ερματισμού συμφώ-
νως προς τον Κανονισμόν 13Δ του Παραρτήματος Ι του
Πρωτοκόλλου⁽²⁾.

και ως εκ τούτου εξαιρείται των απαιτήσεων του Κανονισμού 13
του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

(1) Διαγράψατε εάν δεν εφαρμόζεται

(2) Διαγράψατε καταλλήλως

2077

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεόντως εξουσιο-
δοτημένου λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

Ότι το πλοίοιόν έχει επιθεωρηθεί συμφώνως προς τον Κανονισμόν 4 του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου του 1978 του αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό πλοίων του 1973 την αφορώσαν εις την πρόληψιν της δια πετρελαίου ρυπάνσεως και

ότι η επιθεώρησις δεικνύει ότι η δομή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, αι διαρρυθμίσεις και το υλικόν του πλοίου ως και η κατάστασις τούτων είναι από πάσης απόψεως ικανοποιητική και ότι το πλοίοιόν ανταποκρίνεται προς τας εφαρμοστέας απαιτήσεις του Παραρτήματος I του εν λόγω Πρωτοκόλλου.

Το παρόν Πιστοποιητικόν ισχύει μέχρι
υπό την επιφύλαξιν ενδιάμεσου/ων επιθεωρήσεως/ων κατά διαστήματα

Εξεδόθη εν

(Τόπος εκδόσεως Πιστοποιητικού)

..... 19... ..

(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου λειτουργού)

(Σφραγίς της Αρχής)

Ενδιάμεσος Επιθεώρησις

Δια του παρόντος πιστοποιείται ότι εις ενδιάμεσον επιθεώρησιν απαιτουμένην υπό του Κανονισμού 4(1)(C) του Παραρτήματος I

του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβαση
για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973, το πλοίο
τούτο και η κατάσταση του διεπιστώθη ότι αντιποκρίνονται προς
τας σχετικές διατάξεις του εν λόγω Πρωτοκόλλου.

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου
λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

Επομένη υποχρεωτική ενδιάμεσος επιθεώρηση
.....

(Σφραγίς της Αρχής)

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου
λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

Επομένη υποχρεωτική ενδιάμεσος επιθεώρηση
.....

(Σφραγίς της Αρχής)

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου
λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

Επομένη υποχρεωτική ενδιάμεσος επιθεώρηση
.....

2079

Υπεγράφη
(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτη-
μένου λειτουργού)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΤΥΠΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Οι ακόλουθοι τύποι Συμπληρωμάτων εις το Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου προτίθενται εις τον υφιστάμενον τύπον:

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 1

ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ (1)

Όνομα πλοίου

Διακριτικοί αριθμοί ή ψηφία

Ολική χωρητικότης προς μεταφοράν φορτίου κυβικά μέτρα

Ολική χωρητικότης εις αποκλειστικώς καθαρόν έρμα κυβικά μέτρα

Αι ακόλουθοι δεξαμεναί καθορίζονται ως δεξαμεναί αποκλειστικώς καθαρού έρματος:

Δεξαμενή	Όγκος (m ³)	Δεξαμενή	Όγκος (m ³)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Αι περίοδοι αι καλυπτόμεναι υπό του Συμπληρώματος δέον να ταυτίζονται προς τας περιόδους τας καλυπτομένας υπό του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου.

(1) Το Συμπλήρωμα τούτο δέον όπως επισημανθή εις το Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια τα οποία λειτουργούν δια δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος συμφώνως προς τον Κανονισμόν 13Α του Παρρητήματος Ι του Πρωτοκόλλου του 1978 του αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων του 1973. Έτεροι πληροφορίες ως απαιτείται δέον να καταχωρούνται εις το Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου.

(Α) Ερμητισμός δεξαμενών αποκλειστικώς καθαρού έρματος.

101	Διακριτικά ερμητισθείσης(ών) δεξαμενής(ών)			
102	Ημερομηνία και θέσις πλοίου κατά την οποίαν ύδωρ προοριζόμενον δια πλύσιν ή ερμητισμόν εδοχετεύθη εις δεξαμενή(ας) καθαρού έρματος			
103	Ημερομηνία και θέσις πλοίου κατά την οποίαν η αντλία(αι) και αι γραμμάι έχουν πλυθεί και τα κατά- λοιπα της πλύσεως διοχετεύθησαν εις την ιζηματοσυλλέκτριαν δεξαμενήν			
104	Ημερομηνία και θέσις πλοίου κατά την οποίαν επιπρόσθετον έρμα ύδατος εδοχετεύθη εις δεξαμενήν (ας) αποκλειστικώς καθαρού έρματος			
105	Ημερομηνία, ώρα και θέσις πλοίου κατά την οποίαν(α) αι βαλβίδες της δεξαμενής καταλοίπων, (β) αι βαλβίδες των δεξαμενών φορτίου, (γ) έτεροι βαλβίδες επηρεάζουσαι το σύστημα καθαρού έρματος, εκλείσθησαν			
106	Ποσότης καθαρού έρματος διοχε- τευθείσα εις το πλοίον			

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος βεβαιώ ότι, επιπροσθέτως των ανωτέρω, άπα-
σαι αι βαλβίδες θαλάσσης αι συνδέσεις και αλληλοσυνδέσεις των δε-
ξαμενών φορτίου και αι συνδέσεις μεταξύ των δεξαμενών ή αι συνδέ-
σεις εντός των δεξαμενών, ησφαλίσθησαν άμα τη συμπληρώσει του
ερμητισμού των δεξαμενών των αποκλειστικώς καθαρού έρματος.

Ημερομηνία εγγραφής

Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(B) Αποδέσμευσις καθαρού έρματος

107	Διακοιτικά δεξαμενής(ων)			
108	Ημερομηνία, ώρα και θέσις του πλοίου κατά την οποίαν άρχεται η αποδέσμευσις του καθαρού έρματος (α) εις την θάλασσαν, ή (β) εντός των εγκαταστάσεων υποδοχής			
109	Ημερομηνία, ώρα και θέσις του πλοίου άμα τη συμπληρώσει της αποδεσμεύσεως εις την θάλασσαν			
110	Ποσότης αποδεσμευθείσα (α) εις την θάλασσαν, ή (β) εντός εγκαταστάσεως υποδοχής			
111	Ηλέχθη το έρμα ύδατος προ της αποδεσμεύσεως δια τυχόν ανάμιξιν του μετά πετρελαίου;			
112	Κατά την διάρκειαν της αποδεσμεύσεως ηλέγχετο η αποδέσμευσις δια μετρήτου περιεκτικότητας πετρελαίου;			
113	Υφίστατο προ ή κατά την διάρκειαν της αποδεσμεύσεως οιαδήποτε ένδειξις περιεκτικότητας πετρελαίου εντός του έρματος ύδατος;			
114	Ημερομηνία και θέσις του πλοίου κατά την οποίαν εγένετο πλύσις της αντλίας και των γραμμών μετά την φόρτωσιν			
115	Ημερομηνία, ώρα και θέσις του πλοίου κατά την οποίαν (α) αι βαλβίδες της ιζηματοσυλλέκτριας δεξαμενής, (β) αι βαλβίδες επηρεάζουσαι το σύστημα καθαρού έρματος, είχαν κλεισθή			
116	Ποσότης ρυπανθέντος ύδατος μεταφερθείσα εις την(τας) ιζηματοσυλλέκτριαν(ας) δεξαμενήν(ων). (Διακοιτικών ιζηματοσυλλέκτριας (ων) δεξαμενής(ων))			

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος βεβαιώ ότι, επιπροσθέτως των ανωτέρω, άπαισαι αι βαλβίδες θαλάσσης, αι βαλβίδες αποδεσμεύσεως εκ του πλοίου, αι συνδέσεις και αλληλοσυνδέσεις των δεξαμενών φορτίων και των σωληναγωγών, ησφαλίσθησαν άμα τη συμπλήρωσει της αποδεσμεύσεως του καθαρού έρματος και ότι η (αι) αντλία (αι) και αι σωληνώσεις αι προοριζόμεναι να λειτουργούν δια καθαρόν έρμα είχαν καθορισθή καταλλήλως μετά την συμπλήρωσιν της αποδεσμεύσεως του καθαρού έρματος.

Ημερομηνία εγγραφής

Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

Συμπλήρωμα 2

ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΙΑ ΔΕΞΑ-
ΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ (1)
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΔΙΑ ΠΛΥΣΕΩΣ ΔΙ' ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Όνομα πλοίου

Διακριτικοί Αριθμοί ή ψηφία

Ολική χωρητικότητα προς μεταφοράν φορτίου κυβικά μέτρα

(1) Το Συμπλήρωμα τούτο δέον όπως επισυναφθή εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου των δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου εις τα οποία εφαρμόζεται η διαδικασία καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου δια πλύσεως δι' αργού πετρελαίου συμφώνως προς τον Κανονισμόν 13B του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόληψιν της Ρυπάνσεως υπό πλοίων του 1973, αποσκοπεί δε εις αντικατάστασιν του Μέρους (ε) του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου. Λεπτομέρειαι ερματισμού και αφερματισμού και έτεραι απαιτούμεναι πληροφορίαι δέον όπως καταγράφονται εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

Ταξίδιον εκ προς
 (λιμνήν(ένες) (Ημερ.) λιμνήν(ένες) (Ημερομ.)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Αι περίοδοι αι καλυπτόμεναι υπό του Συμπληρώματος δέον να ταυτίζονται προς τας περιόδους τας καλυπτομένας υπό του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου.

Αι δεξαμεναί φορτίου αι καθαριζόμεναι δι' αργού πετρελαίου δέον να είναι αι αναφερόμεναι εις το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού το απαιτούμενον υπό του Κανονισμού 13B(5)(α) του Πρωτοκόλλου.

Δέον όπως χρησιμοποιείται ξεχωριστή στήλη δι' εκάστην δεξαμενήν η οποία πλύνεται ή καταπλύνεται δι' ύδατος.

(Α) Πλύσις δι' αργού πετρελαίου

201.	Ημερομηνία κατά την οποίαν και λιμνήν όπου έλαβε χώραν πλύσις δι' αργού πετρελαίου ή θέσις του πλοίου εάν έλαβε χώραν μεταξύ δύο λιμνών αποδεσμεύσεως				
202.	Διακριτικά πλυθείσης(ων) δεξαμενής(ων) (ίδε σημείωσιν 1)				
203.	Αριθμός Μηχανών εν χρήσηι				
204.	Έναρξις πλύσεως (α) Ημερομηνία και ώρα (β) Κενόν δεξαμενής(ων)				
205.	Χρησιμοποιηθείσα μέθοδος πλύσεως (ίδε σημείωσιν 2)				
206.	Πίεσις της γραμμής πλύσεως				
207.	Συμπλήρωσις ή διακοπή πλύσεως (α) Ημερομηνία και ώρα (β) κενόν δεξαμενής(ων)				
208.	Παρατηρήσεις				

Αι δεξαμεναί επλήθησαν συμφώνως προς τα προγράμματα τα οποία περιέχονται εις το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού (ίδη σημείωσιν 3) και διεπιστώθη ότι ήσαν στεγναί μετά την συμπλήρωσιν.
 Ημερομηνία εγγραφής

Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

Σημείωσις 1: Οσάκις μία μεμονομένη δεξαμενή διαθέτει μηχανάς πλύσεως περισσότερας εκείνων αι οποίαι δύνανται να λειτουργήσουν ταυτοχρόνως, ως περιγράφεται εις το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού, τότε δέον όπως αναφερθούν τα διακριτικά του τμήματος το οποίον επλήθη δι' αργού πετρελαίου, λ.χ. Αρ.2 Κέντρον, εμπρόσθιον τμήμα.

Σημείωσις 2: Συμφώνως προς το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού, καταχωρήσατε κατά πόσον έχει τύχει εφαρμογής μέθοδος ενός μόνου σταδίου πλύσεως ή πολλών σταδίων. Εάν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος πολλών σταδίων, αναφέρατε το κάθετον τόξον το οποίον καλύπτεται υπό των μηχανών πλύσεως και τον αριθμόν των περιπτώσεων κατά τας οποίας το εν λόγω τόξον καλύπτεται εις το εν λόγω συγκεκριμένον στάδιον του προγράμματος.

Σημείωσις 3: Εάν τα αναφερόμενα εις το Εγχειρίδιον Λειτουργίας και Εξοπλισμού προγράμματα δεν ακολουθηθούν, τότε δέον να δοθούν λεπτομέρειαι εις τον χώρον των Παρατηρήσεων.

(B) Κατάκλυσις δι' ύδατος ή κατάπλυσις του πυθμένος των δεξαμενών

209.	Ημερομηνία και θέσις πλοίου κατά τον χρόνον της κατακλύσεως ή καταπλύσεως				
210.	Διακριτικόν δεξαμενής(ων) και ημερομηνία				
211.	Όγκος χρησιμοποιηθέντος ύδατος				
212.	Μεταφέρθη εις: (α) εγκαταστάσεις υποδοχής (β) ιζηματοσυλλέκτρια(ας) δεξαμενή(ας) (αναφέρατε τα διακριτικά της (των) ιζηματοσυλλέκτριας(ων) δεξαμενής(ων))				

Ημερομηνία εγγραφής

Υπεύθυνος αξιωματικός

Πλοίαρχος

Συμπλήρωμα 3

ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΙΑ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΠΙΔΙΔΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΕΙΔΙΚΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ (1)

Όνομα Πλοίου

Διακριτικός Αριθμός ή ψηφίων

Ολική χωρητικότης προς μεταφοράν φορτίου κυβικά μέτρα

Ολική χωρητικότης εις έρμα ύδατος απαιτούμενον
συμφώνως του Κανονισμού 13(2) και (3) του Πα-
ραρτήματος I του Πρωτοκόλλου κυβικά μέτρα

Ταξίδια εκ προς
(λιμήν/μένες) (λιμήν/μένες)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Αι περίοδοι αι καλυπτόμεναι υπό του Συμπληρώματος
δέον να ταυτίζονται προς τας περιόδους τα καλυπτο-
μένας υπό του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου.

(1) Το Συμπλήρωμα τούτο δέον όπως επισυναφθή εις το Βιβλίον Κατα-
γραφής Πετρελαίου δια πετρελαιοδεξαμενόπλοια επιδιδόμενα εις
ειδικά εμπορικά ταξίδια συμφώνως προς τον Κανονισμόν 13Γ του
Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου του 1978 του Αφορώντος εις
την Διεθνή Σύμβασιν δια την Πρόλυψιν της Ρυπάνσεως υπό Πλοίων
του 1973, αποσκοπεύ δε εις αντικατάστασιν των Μερών (δ), (στ),
(ζ) και (θ) του Βιβλίου Καταγραφής Πετρελαίου.
Έτεροι απαιτούμεναι πληροφορίαί δέον όπως καταγράφονται
εις το Βιβλίον Καταγραφής Πετρελαίου.

(Α) Ερματιομός δι' ύδατος

301.	Διακριτικά ερματιοθείσης(ων) δεξαμενής(ων)				
302.	Ημερομηνία και θέση πλοίου όταν εγένετο ο ερματιομός				
303.	Ολική χωρητικότητα φορτωθέντος έρματος εις κυβικά μέτρα				
304.	Μέθοδος υπολογισμού της ποσότητας του έρματος				
305.	Παρατηρήσεις				
306.	Ημερομηνία και υπογραφή υπευθύνου αξιωματικού				
307.	Ημερομηνία και υπογραφή πλοιάρχου				

(Β) Ανακατανομή του έρματος ύδατος επί του πλοίου

308.	Αιτία δια την ανακατανομήν				
309.	Ημερομηνία και υπογραφή υπευθύνου αξιωματικού				
310.	Ημερομηνία και υπογραφή πλοιάρχου				

(Γ) Απόρριψις έρματος ύδατος εις εγκατάστασιν υποδοχής

311.	Ημερομηνία και λιμνή(μένες) όπου απερρίφθη έρμα ύδατος				
312.	Όνομα και διακριτικά εγκαταστάσεως υποδοχής				
313.	Ολική ποσότης υδατίνου έρματος το οποίον απερρίφθη, εις κυβικά μέτρα				
314.	Μέθοδος υπολογισμού της ποσότητος του έρματος				
315.	Ημερομηνία και υπογραφή υπευθύνου αξιωματικού				
316.	Ημερομηνία και υπογραφή πλοιάρχου				
317.	Ημερομηνία, υπογραφή και αρχαγίς αξιωματούχου της λιμενικής αρχής				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΜΟΡΦΗΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ουδεμία αλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ
ΟΥΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΥΠΟ ΣΥΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΝ ΜΟΡΦΗΝ,
Ή ΕΙΣ ΚΙΒΩΤΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΦΟΡΗΤΑ ΒΥΤΙΑ Ή ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ
ΕΠΙ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΩΝ

Ουδεμία αλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΛΥΜΑΤΩΝ ΕΚ ΠΛΟΙΩΝ

Ουδεμία αλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΥΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΕΚ
ΠΛΟΙΩΝ

Ουδεμία αλλαγή

Α Π Ο Φ Α Σ Η
ΜΕΡC / 14(20)

Εκτροκής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος που υιοθετήθηκε
την 7 Σεπτεμβρίου 1984

ΥΙΟΘΕΤΗΘΗ ΤΡΟΠΟΚΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978
ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ
ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ:

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τις αρμοδιότητες που το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης
1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, (στο εξής αναφερόμενη σαν "Σύμβαση
1973") και η απόφαση Α297 (VIII) παρέχουν στην Εκτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Πε-
ριβάλλοντος για την εξέταση και υιοθέτηση τροποποιήσεων στην Σύμβαση 1973.

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΠΑΡΑ ΠΕΡΑ το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 που αναφέρεται
στη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, (στο εξής ανα-
φερόμενο σαν "Πρωτόκολλο 1978"),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 20η σύνοδό της τις τροποποιήσεις του Πρωτο-
κόλλου 1978 που προτάθηκαν και οι οποίες κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο
16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιή-
σεις στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 το κείμενο των οποίων περιέχεται στο
παράρτημα της απόφασης αυτής.

2. ΑΙΟΦΑΝΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(λλλ) της Σύμβασης 1973, ότι
οι τροποποιήσεις πρέπει να θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 7η Ιουλίου
1985, εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο των Μερών ή περισ-
σότερα ή τα Μέρη των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών ^{ΤΟΥΣ} στόλων συνι-
στά το 50% ή περισσότερο της παγκόσμιας χωρητικότητας γνωστοποιήσουν στον
Οργανισμό τις αντιρρήσεις για τις τροποποιήσεις.

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(λλ)
της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 7 Ιανουαρίου 1986 με
την αποδοχή τους από αυτά σύμφωνα με τη προηγούμενη παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβα-
σης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη του Πρωτοκόλλου 1978 επικυρωμένα αντίγρα-
φα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο πα-
ράρτημα.

5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει στα Μέλη του
Οργανισμού τα οποία δεν είναι Μέρη του Πρωτοκόλλου 1978 αντίγραφα της απόφαση
και του Παραρτήματος αυτής.

Τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973.

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Το υπάρχον κείμενο των παραγράφων (26) και (27) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(26) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18(4) του Παραρτήματος αυτού, "νέο πετρελαιοφόρο" είναι εκείνο:

- (α) του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή
- (β) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόικλά του τέθηκε ή βρίσκεται σε καρόμιο στάδιο κατασκευής την 1η Ιανουαρίου 1980, ή
- (γ) παραδόθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, ή
- (δ) υφίσταται μετασκευή ευρείας έκτασης:
 - (i) της οκτώας το συμβόλαιο υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή
 - (ii) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο, οι εργασίες μετασκευής άρχισαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1980, ή
 - (iii) αυτή περατώθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, με εξαίρεση τα πετρελαιοφόρα 70.000 τόννων ^{νερού} έκτους (DWT) και πάνω, ο ορισμός της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού θα εφαρμόζεται για τους σκοπούς του κανονισμού 13(1) του παραρτήματος αυτού.

(27) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13A, 13B, 13Γ, 13Δ, 18(5) και 18(6)(γ) του παραρτήματος αυτού "υπάρχον πετρελαιοφόρο" είναι εκείνο που δεν είναι νέο όπως ορίζεται στην παράγραφο 26 του κανονισμού αυτού".

Κανονισμός 9

Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου 1(α)(vi) αντικαθίσταται ως εξής:

"(vi) Το δεξαμενόπλοιο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου και διάταξη δεξαμενής καταλοίπων όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παραρτήματος αυτού".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου 1(β)(ν) αντικαθίσταται ως εξής:

"(ν) Το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, εξογκισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού, φίλτρο πετρελαίου ή άλλη εγκατάσταση όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παραρτήματος αυτού".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγρ. (4) αντικαθίσταται ως εξής:

"(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή μη επεξεργασμένων πετρελαιοειδών μγμάτων, των οκόνων η περιεκτικότητας σε πετρέλαιο, χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και τα οποία δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες αντλιοστασίου φορτίου και δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου. Οι διατάξεις της παραγράφου (1)(β) του κανονισμού αυτού, δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη πετρελαιοειδών μγμάτων που έχουν υποστεί επεξεργασία με την κρουϊκόθεση τήρησης των ακολούθων συνθηκών:

- (α) τα πετρελαιοειδή μγμάτα δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,
- (β) τα πετρελαιοειδή μγμάτα δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου,
- (γ) το περιεχόμενο πετρέλαιο χωρίς αραίωση των καταλοίπων δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και
- (δ) το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα φίλτρου πετρελαίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 16(7) του παραρτήματος αυτού".

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την αποφυγή ρύπανσης από πετρέλαιο
από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές.

Τα υπάρχοντα κείμενα των παραγράφων (2),(3) και (4) αντικαθίστανται ως εξής:

"(2) Επιφυλασσομένων των διατάξεων του κανονισμού 11 του Παραρτήματος αυτού:

- (α) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μγματος από κάθε πετρελαιοφόρο και από κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόνων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο, όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή.
- (β) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω από 400 κόνους που δεν είναι πετρελαιοφόρο όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή, εκτός αν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων χωρίς αραίωση δεν είναι μεγαλύτερη

από 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύριο μερών) ή εναλλακτικά όταν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

- (ι) το πλοίο βρύσκεται κανονικά σε πορεία·
- (ιι) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων είναι μικρότερη από 100 PPM (μερών ανά εκατομμύριο μερών)· και
- (ιιι) η απόρριψη πραγματοποιείται όσο είναι πρακτικά δυνατό μακριά από την ακτή, αλλά σε καμιά περίπτωση λιγότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

(3)(α) Οι διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού δεν θα εφαρμόζονται όταν γίνεται απόρριψη καθαρού έρματος ή έρματος που προέρχεται από δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(β) Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (2) (α) του κανονισμού αυτού δεν θα εφαρμόζονται στις περιπτώσεις απόρριψης επεξεργασμένου νερού των υδροσυλλεκτών των χώρων του μηχανοστασίου, με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

- (ι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν προέρχεται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου·
- (ιι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν αναμείχθηκε με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου·
- (ιιι) το πλοίο βρύσκεται κανονικά σε πορεία·
- (ιιιι) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων δεν υπερβαίνει τα 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύριο)·
- (ιιιιι) το πλοίο έχει σε λειτουργία συσκευή φίλτρου που είναι σύμφωνη με τον κανονισμό 16(7) του παραρτήματος αυτού.
- (ιιιιιι) το σύστημα φίλτρων είναι εξοπλισμένο με μηχανισμό διακοπής, ο οποίος θα εξασφαλίζει την αυτόματη διακοπή της απόρριψης, όταν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων υπερβεί τα 15 PPM (μερών ανά εκατομμύριο).

(4)(α) Σε καμιά περίπτωση το απορριπτόμενο νερό δεν θα περιέχει χημικές ή άλλες ουσίες σε κοσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι εκβλαβεύς για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή χημικές ή άλλες ουσίες που εισάγονται με σκοπό την καταστροφή των συνθηκών απόρριψης, που καθορίζονται στον κανονισμό αυτό.

(β) Τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν είναι δυνατό να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) ή (3) του κανονισμού αυτού, θα κρατούνται στο πλοίο, ή θα παραδίδονται σε ευκολίες υποδοχής!!

Κανονισμός 13

δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός με αργό πετρέλαιο.

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(3) Σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να τοποθετείται θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου κλην:

- (α) σπανίων περιπτώσεων ταξιδιών με καιρικές συνθήκες τόσο δυσμενείς που κατά τη γνώμη του πλοιάρχου πρέπει να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου
- (β) εξαιρετικών περιπτώσεων όπου ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της λειτουργικότητας ενός πετρελαιοφόρου καθιστά αναγκαία την τοποθέτηση θαλασσέρματος πέρα από την κοσότητα που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού, με την προϋπόθεση ότι η λειτουργικότητα αυτή περιλαμβάνεται στην κατηγορία των εξαιρετικών περιπτώσεων που έχουν καθιερωθεί από τον Οργανισμό. Το πρόσθετο αυτό έρμα πρέπει να υφαστεί ειδική εργασία και να απορριφθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 15 του ίδιου παραρτήματος. Κατάλληλη εγγραφή πρέπει να γίνει στο βιβλίο πετρελαίου που προβλέπεται από τον κανονισμό 20 του παραρτήματος αυτού".

Κανονισμός 13Α

Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα

Η παράγραφος (4)(β) να διαγραφεί και η παράγραφος (4)(α) να αριθμηθεί ως (4).

Κανονισμός 13Β

Απαιτήσεις για την κλύση με αργό πετρέλαιο

Οι παρακάτω λέξεις να προστεθούν στο τέλος της παραγράφου (3):

"και όπως μπορεί να τροποποιηθούν στο μέλλον".

Η παράγραφος (5)(β) να διαγραφεί και η παράγραφος (5)(α) ^{να} αριθμηθεί ως (5).

Κανονισμός 13Γ

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικά ταξίδια

Η πρώτη φράση της παραγράφου (1) τροποποιείται ως εξής:

"(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού, ο κανονισμός 13(7) έως (10) του παραρτήματος αυτού, δεν θα εφαρμόζεται σε υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικούς κλάδες αποκλειστικά μεταξύ!"

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2)(α) αντικαθίσταται ως εξής:

"(α) Σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού, όλο το θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου και του καθαρού έρματος και των εκπλυμάτων πλύσης των δεξαμενών κρατούνται στο κλούο και μεταφέρονται στις ευκολίες υποδοχής. Κατάλληλη εγγραφή θα γίνεται στο βιβλίο τετρελαίου που αναφέρεται στον κανονισμό 20 αυτού του παραρτήματος, το οποίο θα θεωρείται από την αρμόδια Αρχή του λιμανιού κατάκλου".

Η παράγραφος (3) να διαγραφεί.

Κανονισμός 14

Ο τίτλος του κανονισμού ν' αντικατασταθεί ως εξής:

"Διαχωρισμός πετρελαίου και θαλασσέρματος και μεταφορά πετρελαίου στις κλωριές δεξαμενές ζυγοστάθμησης".

Οι εξής νέες παράγραφοι να προστεθούν στο υπάρχον κείμενο:

"(4) Σε κάθε κλούο ολικής χωρητικότητας 400 κόνων και πάνω του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 1982, ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόικιδα του οποίου τέθηκε, ή αυτό βρισκόταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1η Ιουλίου 1982 δεν πρέπει να μεταφέρεται πετρέλαιο στην κλωριά δεξαμενή ζυγοστάθμησης ή στη δεξαμενή που βρίσκεται κτώραθεν της φρακτής σύγκρουσης.

(5) Όλα τα κλούα εκτός από εκείνα που εμπίπτουν στην παράγραφο (4) του κανονισμού αυτού, θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής, όσο είναι λογικό και πρακτικά δυνατά".

Κανονισμός 15

Αποθήκευση πετρελαίου στο κλούο

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2)(γ) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(γ) Οι διατάξεις της δεξαμενής καταλοίπων ή ο συνδυασμός των δεξαμενών καταλοίπων, πρέπει να έχουν την αναγκαία χωρητικότητα για συγκράτηση των καταλοίπων πετρελαίου και ακαθάρτου έρματος, τα οποία παράγονται κατά την πλύση των δεξαμενών. Η συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής ή των δεξαμενών καταλοίπων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 3% της σε πετρέλαιο μεταφορικής ικανότητας των κλούων, εκτός αν η Αρχή μπορεί να δεχθεί:

(ι) το 2% για τα πετρελαιοφόρα εκείνα, που οι διατάξεις πλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες, ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων πληρωθούν με

νερό που χρησιμοποιείται για την κλύση, η ποσότητα αυτή επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για την λειτουργία των τριφαριών που λειτουργούν με νερό σε περύπτωση που το κλοό διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται να διοχετευθεί στο σύστημα πρόσθετη ποσότητα νερού*

(λλ) το 2% σε περύπτωση που υπάρχουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή δεξαμενές καθαρού έρματος (CBT), σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος αυτού, ή σε περύπτωση που για την κλύση των δεξαμενών χρησιμοποιείται σύστημα COH, τοποθετημένο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 13B του ύδου παραρτήματος. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί να μειωθεί ακόμη στο 1,5% στα πετρελαιοφόρα εκείνα που οι διατάξεις κλύσης είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλόπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την κλύση, η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για την λειτουργία των τριφαριών που λειτουργούν με νερό, σε περύπτωση που το κλοό διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα.

(λλλ) το 1% για ^{τα} κλοά συνδυασμένων φορτίων εφόσον το φορτίο πετρελαίου μεταφέρεται μόνο σε δεξαμενές με λεία τοιχώματα. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί ακόμη να μειωθεί στο 0,8% σε περύπτωση που οι διατάξεις κλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλόπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την κλύση η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για τη λειτουργία των τριφαριών που λειτουργούν με νερό σε περύπτωση που το κλοό διαθέτει χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα.

Νέα πετρελαιοφόρα νερού βάρους 70.000 τόννων και πάνω πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δύο τουλάχιστο δεξαμενές καταλόπων".

Η τελευταία παράγραφος (3)(α) του υπάρχοντος κειμένου να αντικατασταθεί ως εξής:

"(α) Το σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου πρέπει να μελετηθεί και να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου που προορίζονται για πετρελαιοφόρα που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό*. Οι Αρχές μπορούν να αποδέχονται ειδικές διατάξεις όπως με λεπτομέρεια περιέχονται στις οδηγίες και προδιαγραφές".

* Γίνεται μνεία στις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου για πετρελαιοφόρα που υιοθετήθηκαν με την απόφαση Α.496(XII).

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (5) αντικαθίσταται ως εξής:

- "(5)(α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απατήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού κάθε δεξαμενόπλοιο που εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια 72 ωρών ή μικρότερα και μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, με την προϋπόθεση ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια μεταξύ λιμανιών ή σταθμών ενός κράτους μέλους της σύμβασης αυτής. Κάθε τέτοια εξαίρεση θα υπόκειται στην απαίτηση ότι το δεξαμενόπλοιο θα πρέπει να κρατεί επ'αυτού όλα τα πετρελαιοειδή μύγματα και στη συνέχεια να τα παραδύει στις ευκολίες υποδοχής, που σύμφωνα με απόφαση της Αρχής είναι διαθέσιμες και επαρκείς για την παραλαβή τέτοιων πετρελαιοειδών μισιμάτων.
- (β) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απατήσεις της παραγράφου (3) αυτού του κανονισμού για δεξαμενόπλοια άλλα εκτός από εκείνα που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής, σε περιπτώσεις που:
- (1) το δεξαμενόπλοιο είναι υπάρχον 40.000 τόννων νεκρού βάρους και πάνω, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 13Γ(1) του παραρτήματος αυτού, το οποίο εκτελεί ειδικά ταξίδια και τηρεί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον κανονισμό 13Γ(2) ή
- (2) το δεξαμενόπλοιο απασχολείται αποκλειστικά σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω περιπτώσεις ταξιδιών:
- (1) ταξίδια μέσα σε ειδικές περιοχές, ή
- (2) ταξίδια μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, εκτός ειδικών περιοχών, όπου το δεξαμενόπλοιο απασχολείται:
- (αα) σε ταξίδια μεταξύ λιμανιών και σταθμών κράτους μέλους της σύμβασης αυτής, ή
- (ββ) σε περιορισμένα ταξίδια όπως προσδιορίζονται από την Αρχή διάρκειας 72 ωρών ή μικρότερης με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις εξής συνθήκες:
- (3) όλα τα πετρελαιοειδή μύγματα κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδύονται σε ευκολίες υποδοχής·
- (4) για τα ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β)(2)(2) της παραγράφου αυτής, η Αρχή αποφασίζει ότι οι ευκολίες υποδοχής είναι επαρκείς για την παραλαβή των πετρελαιοειδών μισμάτων στα λιμάνια φόρτωσης ή σταθμούς που το δεξαμενόπλοιο προσεγγίζει·
- (5) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απαιτείται, οπισθογραφείται για το γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια μιας ή περισσότερων κατηγοριών, όπως αυτές καθορίζονται στις υποπαραγράφους (β)(2)(1) και (β)(2)(2)(ββ) της παραγράφου αυτής· και
- (6) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου".

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (7) αντικαθίσταται ως εξής:

"(7) Οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού, δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιόφορα που μεταφέρουν άσφαλτο ή άλλα προϊόντα που υφίστανται στις διατάξεις του κηρατήματος αυτού, τα οποία λόγω των φυσικών τους ιδιοτήτων εμποδίζουν τον αποτελεσματικό διαχωρισμό και παρακολούθηση. Ο έλεγχος της απόρριψης των ουσιών αυτών σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού θα πραγματοποιείται με την αποθήκευση των καταλοίπων στα πλοία και την παράδοσή τους σε ευκολίες υποδοχής μαζί με όλα τα κατάλοιπα που προέρχονται από την πλύση".

Κανονισμός 16

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 16 να ανατικατασταθεί ως εξής:

"Σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου και εξοπλισμός διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και συσκευή φίλτρου.

(1) Κάθε πλοίο 400 κόνων ολικής χωρητικότητας (κοχ) και πάνω αλλά μικρότερο από 10.000 κοχ θα εφοδιάζεται με συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή των 100 PPM), που θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού. Ιάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού ή την παράγραφο (1) του κανονισμού 14.

(2) Κάθε πλοίο 10.000 κόνων ολικής χωρητικότητας και πάνω θα εφοδιάζεται είτε με:

- (α) → εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή 100 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (6) του κανονισμού αυτού και σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο (5) του κανονισμού αυτού, ή
- (β) → εξοπλισμό φίλτρου (συσκευή 15 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (7) του κανονισμού αυτού.

(3)(α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις των παραγράφων (1) και (2) του κανονισμού αυτού κάθε πλοίο που αποκλειστικά απασχολείται:

- (ι) σε ταξίδια μέσα σε ειδικές περιφέρειες, ή
- (ιι) σε ταξίδια μέσα σε 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή εκτός ειδικών περιφερειών με την προϋπόθεση ότι το πλοίο:
 - (1) ταξιδεύει μεταξύ λιμανιών και σταθμών στην επικράτεια κηρτών μελών της σύμβασης αυτής· ή
 - (2) με απόφαση της Αρχής εκτελεί περιορισμένα ταξίδια·
 με την προϋπόθεση ότι όλες οι παρακάτω συνθήκες πληρούνται:

- (ιιι) το πλοίο διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης η οποία έχει επαρκή όγκο και ικανοποιεί την Αρχή για τη συνολική συγκέντρωση στο πλοίο του πετρελαίου/νερού των υδροσυλλεκτών,
- (ιv) όλα τα νερά των υδροσυλλεκτών κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδίδονται σε ευκαλίες υποδοχής,
- (v) η Αρχή έχει αποφασίσει την εκάρκεια των ευκολιών υποδοχής για την παραλαβή των νερών των υδροσυλλεκτών σε λιανό αριθμό λιμανιών ή σταθμών που προσεγγίζει το πλοίο,
- (vi) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απειλείται, γίνεται μνεύα στο γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α)(ι) ή (α)(ιι)(2) της παραγράφου αυτής, και
- (vii) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης θα καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου.
- (β) Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι τα πλοία κάτω από 400 κόντους ολικής χωρητικότητας (κox) εξοκλιούνται, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με μέσα συγκράτησης στο πλοίο του πετρελαίου ή των πετρελαιοειδών μίγμάτων ή απόρριψης αυτών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9(1)(β) αυτού του παραρτήματος.
- (4) Για τα υπάρχοντα πλοία οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της σύμβασης αυτής.
- (5) Τα συστήματα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή. Για τη σχεδίαση του μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, το οποίο θα ενσωματώνεται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*. Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα για τη συνεχή καταγραφή της περιεκτικότητας πετρελαίου σε μέρη ανά εκατομμύριο. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηθεί ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται εκί τρία έτη τουλάχιστο. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης θα λειτουργεί όταν απορρίπτονται απόβλητα στη θάλασσα και θα είναι έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα αν η περιεκτικότητα πετρελαίου των αποβλήτων υπερβαίνει το εκτιρεπόμενο από τον κανονισμό 9(1)(β) του παρόντος παραρτήματος όριο. Κάθε ανωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο βιβλίο πετρελαίου. Η μονάδα που κέσσει βλάβη εκιοκευάζεται

* Γίνεται μνεύα στη σύσταση των διεθνών προδιαγραφών εκτέλεσης και δοκιμών για εξοκλιισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(X).

πριν το πλοίο αρχίσει το εκπόμενό ταξίδι του, εκτός αν κατευθύνεται προς εκπορευαστική βάση. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με όλες τις διατάξεις που περιέχονται ανωτέρω εκτός από τη διακοπή της απόρριψης που μπορεί να γίνει χερσονύχια.

(6) Η συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στις παραγράφους (1) και (2)(α) θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένη ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μύγμα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα αφού περάσει από το σύστημα θα έχει περιεκτικότητα σε πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη από 100 μέρη ανά εκατομμύριο. Για τη σχεδίαση αυτών των συσκευιών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*.

(7) Το σύστημα διύλισης πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2)(β) του κανονισμού αυτού θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δέχεται την απόρριψη από την συσκευή διαχωριστήρα και να παράγει απόβλητα των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Θα εφοδιάζεται με προειδοποιητική συσκευή που θα ενεργοποιείται όταν αυτό το εκέκεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Για τη σχεδίαση των συσκευιών αυτών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*. Στην περίπτωση πλοίων κάτω των 10.000 κόνων ολικής χωρητικότητας, εκτός εκείνων που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου καυσίμου ή εκείνων που απορρίπτουν τα σεντινόνερα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10(3)(β), τα οποία είναι εφοδιασμένα με σύστημα φίλτρου αυτής της συσκευής διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού, οι απαιτήσεις για συσκευή προειδοποίησης κινδύνου θα εφαρμόζονται όσο αυτή είναι πρακτικά δυνατή και εφικτό".

Κανονισμός 18

Αντλητικά συστήματα, σωληνώσεις και εγκαταστάσεις
απόρριψης πετρελαιοφόρων

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 18 αντικαθίσταται ως εξής:

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο θα διαθέτει στις δύο πλευρές του καταστρώματος σημαία απόρριψης που θα συνδέονται με τις ευκολίες υποδοχής για την παράδοση του ακάθαρτου έρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο.

* Γίνεται μνεία στη σύσταση των διεθνών προδιαγραφών εκτέλεσης και δοκιμών για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(Χ).

(2) Σε κάθε πετρελαιοφόρο, τα δίκτυα σωληνώσεων για την απόρριψη στη θάλασσα θαλασσέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου που μπορεί να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό 9 ή 10 του παραρτήματος αυτού, θα καταλήγουν στο κατώστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου πάνω από την ύψαλο που αντιστοιχεί στη μέγιστη κατάσταση ερματισμού. Διαφορετικές διατάξεις δικτύων σωληνώσεων που επιτρέπουν τη λειτουργία για τους σκοπούς των υποκαταγράφων (6)(α) έως (ε) αυτού του κανονισμού, μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

(3) Τα νέα πετρελαιοφόρα πρέπει να διαθέτουν μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται η διακοπή της απόρριψης θαλασσέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, από μία θέση του καταστρώματος ή που βρίσκεται ψηλότερα ώστε να είναι δυνατή η οπτική επιτήρηση του σημείου απόρριψης που χρησιμοποιείται και αναφέρεται στην παράγραφο (1) του κανονισμού αυτού, καθώς και της απόρριψης στη θάλασσα μέσω των δικτύων σωληνώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του ίδιου κανονισμού. Στις πιο πάνω απορρίψεις δεν περιλαμβάνονται εκείνες που πραγματοποιούνται κάτω από την ύψαλο, σύμφωνα με την παράγραφο (6) αυτού του κανονισμού. Δεν απαιτείται να υπάρχουν στη θέση οπτικής επιτήρησης μέσα διακοπής της απόρριψης αν το πλοίο διαθέτει καλό σύστημα εκκλιωνυλίας όπως τηλεφωνο, ή σύστημα ασύρματης εκκλιωνυλίας μεταξύ των σημείων οπτικής επιτήρησης και ελέγχου της απόρριψης.

(4) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο που απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή με σύστημα κλύσης με αργό πετρέλαιο (COW), θα συμμορφώνεται με τις εξής απαιτήσεις:

- (α) το δίκτυο σωληνώσεων πετρελαίου θα είναι μελετημένο και τοποθετημένο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η συγκράτηση πετρελαίου, και
- (β) θα υπάρχουν μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών και όλων των δικτύων σωληνώσεων φορτίου με το κέρας της εκφόρτωσης και σε περίπτωση που χρειάζεται θα συνδέεται η συσκευή αποστράγγισης. Τα αποστραγγίσματα των αντλιών και δικτύων σωληνώσεων πρέπει να είναι δυνατό να παραδοθούν στην ξηρά ή να διοχετευθούν σε δεξαμενή καταλόικων ή φορτίου. Για την εκφόρτωση στην ξηρά πρέπει να υπάρχει ειδικό δίκτυο σωληνώσεων μικρής διαμέτρου το οποίο συνδέεται εξωτερικά των εκστομών του σταθμού διανομής του πλοίου.

(5) Κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή με σύστημα κλύσης με αργό πετρέλαιο, ή να λειτουργεί με δεξαμενές καθαρού έρματος, θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (4)(β) του κανονισμού αυτού.

(6) Σε κάθε πετρελαιοφόρο η απόρριψη του θαλασσέρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου θα γίνεται πάνω από την ύψαλο πλην των εξής περιπτώσεων:

- (α) Το διαχωρισμένο και καθαρό έρμα είναι δυνατό να απορριφθεί κάτω από την ύσαλο:
- (ι) στα λιμάνια ή τους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται μακριά από τις ακτές ή
 - (ιι) στη θάλασσα με βαρύτητα υπό την προϋπόθεση ότι ελέγχθηκε η εκπίφνεια του θαλασσέρματος αμέσως πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.
- (β) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία χωρίς τροποποιήσεις, δεν μπορούν να απορρίπτονται το διαχωρισμένο έρμα πάνω από την ύσαλο είναι δυνατό να απορρίπτονται στην ανοικτή θάλασσα έρμα κάτω από την ύσαλο εφόσον ελέγχθηκε η εκπίφνεια του θαλασσέρματος πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.
- (γ) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία λειτουργούν με δεξαμενές καθαρού έρματος, τα οποία χωρίς τροποποιήσεις δεν μπορούν να απορρίπτονται πάνω από την ύσαλο θαλάσσερμα από τις δεξαμενές καθαρού έρματος είναι δυνατό να απορρίπτονται το θαλάσσερμα αυτό κάτω από την ύσαλο εφόσον η απόρριψη αυτή ελέγχεται σύμφωνα με τον κανονισμό 13Α(3) του παραρτήματος αυτού.
- (δ) Κάθε πετρελαιοφόρο που ταξιδεύει μπορεί να απορρίψει με βαρύτητα κάτω από την ύσαλο το ακάθαρτο έρμα ή το νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, εκτός των δεξαμενών καταλοίπων, εφόσον έχει περάσει επαρκές χρονικό διάστημα για να εκλιτευθεί ο διαχωρισμός πετρελαίου/νερού και το θαλάσσερμα εξετάσθηκε πριν αρχίσει η απόρριψη με ανιχνευτή διαχωριστικής εκπίφνειας πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στον κανονισμό 15(3)(β) του παραρτήματος αυτού, για να διαπιστωθεί ότι το ύψος της διαχωριστικής εκπίφνειας βρίσκεται σε σημείο που δεν περιλαμβάνει αυξημένο κίνδυνο βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- (ε) Σε υπάρχοντα πετρελαιοφόρα που ταξιδεύουν, το ακάθαρτο έρμα ή νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου πρέπει να απορριφθεί κάτω από την ύσαλο, συνέχεια ή αντί της μεθόδου απόρριψης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (δ) της παραγράφου αυτής εφόσον:
- (ι) κοστίτητα ροής του νερού αυτού διοχετεύεται μέσω μόνιμου δικτύου σωλήνων σε μία θέση του καταστρώματος ή ψηλότερα που είναι εύκολα προσιτή για να γίνεται οπτική παρατήρηση κατά τη διάρκεια της απόρριψης και
 - (ιι) οι διατάξεις απομάστευσης κοστίτητας ροής θα πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν καθιερωθεί από την Αρχή και τουλάχιστο θα περιλαμβάνουν όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για τη μελέτη εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος απομάστευσης κοστίτητας ροής για τον έλεγχο των απορρίψεων που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό".

Κανονισμός 20

Βιβλίο πετρελαίου

Τα υπαρχόντα κείμενα των παραγράφων (1) και (2) να αντικατασταθούν ως εξής:

"(1) Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόνων και πάνω και κάθε κλούο ολικής χωρητικότητας 400 κόνων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο θα είναι εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος I (εργασίες / λειτουργίες χώρου μηχανοστασίου). Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόνων και πάνω θα είναι επίσης εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος II (εργασίες / λειτουργίες, φορτίου/έρματος). Το (-α) βιβλίο (-α) πετρελαίου, θα αποτελούν μέρος του εκτύπου ημερολογίου του κλούου ή πρέπει να είναι του τύπου (ων) που καθορίζονται στο προσάρτημα III του παραρτήματος αυτού.

(2) Το βιβλίο πετρελαίου θα συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή ξεχωριστά, σε περίπτωση που λαμβάνει στο κλούο οποιαδήποτε από τις παρακάτω εργασίες:

(α) για τους χώρους του μηχανοστασίου (όλων των κλούων):

(ι) ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων·

(ιι) απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού κλύσης από τις δεξαμενές που συσφύρονται στο (ι) της υποπαραγράφου·

(ιιι) διάθεση πετρελαιοειδών καταλοίπων (βαριά)

(ιiv) απόρριψη ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των σεντινόνερων που συσφωρεύθηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου.

(β) για εργασίες ερματισμού/φορτίου (πετρελαιοφόρα):

(ι) φόρτωση φορτίου πετρελαίου·

(ιι) εσωτερική μεταφορά φορτίου ^{πετρελαίου} κατά τη διάρκεια του ταξιδιού·

(ιιι) εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου·

(ιiv) ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών καθαρού έρματος·

(v) καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένης και της κλύσης με αργό πετρέλαιο·

(vi) απόρριψη έρματος εκτός εκείνου που τοποθετείται στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος·

(viι) απόρριψη έρματος από τις δεξαμενές καταλοίπων·

(viιι) κλείσιμο όλων των σχετικών εκκυστομύων ή παρόμοιων μηχανισμών μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης των δεξαμενών καταλοίπων·

(ix) κλείσιμο των απαραίτητων εκκυστομύων για την απομόνωση των δεξαμενών καθαρού έρματος από τις γραμμές φορτίου και αποστράγγισης μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων·

(x) διάθεση των καταλοίπων·.

Η δεύτερη πρόταση της παραγράφου (4) να αντικατασταθεί ως εξής:

"Κάθε εργασία που ολοκληρώθηκε θα υπογράφεται από τον αξιωματικό ή αξιωματικούς που φέρουν την ευθύνη των εργασιών και κάθε σελίδα που συμπληρώθηκε θα υπογράφεται από τον πλούραρχο".

Η παρακάτω παράγραφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο.

"(7) Για τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας κάτω από 150 κόρους, που λειτουργούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 15(4) του παραρτήματος αυτού κατάλληλο βιβλίο πετρελαίου ^{πρέπει} να καθιερωθεί από την Αρχή".

Κανονισμός 21

Ειδικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις πλωτών ή σταθερών γεωτρυπάνων και άλλες πλωτές εξέδρες.

Η παρακάτω νέα υποπαράγραφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο:

"(δ) Εκτός ειδικών περιοχών και σε απόσταση μεγαλύτερη από 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού 11 του παραρτήματος αυτού, η απόρριψη στη θάλασσα από τέτοια σταθερά γεωτρώπανα και πλωτές εξέδρες πετρελαίου ή μολύβδων αυτού θα απαγορεύεται, εκτός αν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της απόρριψης χωρίς διύλιση δεν υπερβαίνει τα 100 μέρη στο εκατομμύριο (PPM), πλην της περίπτωσης που υπάρχουν κατάλληλοι εθνικοί κανονισμοί οι οποίοι είναι αυστηρότεροι. Στην περίπτωση αυτή θα εφαρμόζονται οι υφιστάμενοι εθνικοί κανονισμοί".

Κανονισμός 25

Υποδιαύρεση και Ευστάθεια

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (2) αντικαθίσταται ως εξής: Οι υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) αριθμούνται ως (δ), (ε) και (στ):

"(α) Πλευρική ζημιά

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| (ι) Έκταση κατά το διάμηκες | $1/3 (L^{2/3})$ ή 14,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο |
| (ιι) Έκταση κατά το εγκάρσιο (εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου και κάθετα στο διάμηκες στο ύψος της γραμμής φόρτωσης θέρους) | $B/5$ ή 11,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο |

(ιιι) Κάθετη έκταση

Από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες προς τα πάνω χωρίς όριο.

(β)	Ζημιά κυθμένα	Για 0,3L από την πλευρά κάθετο του κλάου	Κάθε άλλο μέρος του κλάου
(ι)	έκταση κατά το διάμηκες	$1/3(L^{2/3})$ ή 14,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	$1/3(L^{2/3})$ ή 5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιι)	έκταση κατά το εγκάρσιο	B/6 ή 10 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	B/6 ή 5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιιι)	κάθετη έκταση	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο, μετρείται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του κυθμένα στο διάμηκες	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο, μετρείται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του κυθμένα στο διάμηκες

(γ) Αν κάποια ζημιά μικρότερης έκτασης από εκείνη της μεγύστης έκτασης που αναφέρεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) της παραγράφου αυτής, μπορεί να προξενήσει δυσμενέστερη κατάσταση η ζημιά αυτή πρέπει να υπολογίζεται".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου (3)(γ) αντικαθίσταται ως εξής:

"(γ) Η ευστάθεια στο τελικό στάδιο κατάκλισης θα ερευνάται και μπορεί να θεωρηθεί επαρκής αν η καμπύλη του βραχύονα επαναφοράς έχει εύρος τουλάχιστο 20° πέραν της θέσης ισορροπίας σε συνδυασμό με τον απομένοντα βραχύονα επαναφοράς τουλάχιστο 0,1 μέτρο σε εύρος των 20°. Η επιφάνεια που περικλείεται από την καμπύλη εντός του εύρους των 20° δεν πρέπει να είναι μικρότερη, από 0,0175 μετροακτίνια. Αποστάτευτα ανούγματα δεν πρέπει να βυθίζονται σ' αυτό το εύρος εκτός αν ο χώρος αυτός υποτίθεται ότι πρόκειται να κατακλιθεί. Σ' αυτό το εύρος η βύθιση οποιουδήποτε ανούγματος από εκείνα που μνημονεύονται στην υποπαραγραφή (α) της παραγράφου αυτής και ανούγματα που είναι δυνατό να κλεισθούν στεγανά, μπορεί να επιτραπεί".

Η παρακάτω νέα υποπαραγράφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3):

"(ε) Διατάξεις εξισορρόπησης που απαιτούν τη χρήση μηχανικών μέσων όπως εκκιστό-μια ή σωληνώσεις εξίσωσης στάθμης, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, δεν θα θεωρηθούν για τη μείωση της γωνίας διατοιχιισμού ή επέτευξης του ελάχιστου εύρους ευστάθειας που απομένει ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ) της παραγράφου αυτής και επαρκής απομένουσα ευστάθεια θα υπάρχει κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων και γίνεται χρήση εξισορρόπησης. Χώροι που επικουρούν μεταξύ τους με αγωγούς μεγάλης διατομής μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι κοινού".

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (4)(β) αντικαθίσταται ως εξής:

"(β) Η διαχωρητότητες που υποθετικά λαμβάνονται για χώρους που κατακλύζονται ύστερα από ζημιά θα έχουν ως εξής:

<u>Χώρος</u>	<u>Διαχωρητότητα</u>
Για αποθήκες	0,60
Για χώρους ενδιεύτησης	0,95
Για χώρους μηχανημάτων	0,85
Κενού χώρου	0,95
Προοριζόμενοι για αναλώσιμα υγρά	0 έως 0,95*
Προοριζόμενοι για άλλα υγρά	0 έως 0,95*

Η πρώτη φράση της παραγράφου (5) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(5) Ο πλοίαρχος κάθε νέου πετρελαιοφόρου και το υπεύθυνο άτομο ενός νέου πετρελαιοφόρου που δεν είναι αυτοκινούμενο στο οποίο αυτό το παράρτημα εφαρμόζεται, θα πρέπει να εφοδιάζεται μ'ένα συγκεκριμένο τύπο".

* Η διαχωρητότητα των διαμερισμάτων που έχουν πληρωθεί μερικώς θα είναι σύμφωνη με την ποσότητα του υγρού που μπορεί να τοποθετηθεί στο διαμέρισμα. Όταν η ζημιά διαπερνά δεξαμενή που περιέχει υγρά, θα υποτίθεται ότι όλο το περιεχόμενο χύθηκε από το διαμέρισμα αυτό και πληρού το χώρο μέχρι τη στάθμη του τελικού επικέδου ισορροπίας".

Παράρτημα ΙΙ

Το υπάρχον έντυπο του Πιστοποιητικού αντικαθίσταται από τα ακόλουθα έντυπα:-

"ΕΝΤΥΠΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΑΚΦΗΣ ΕΥΠΑΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

ΕΝΗ: Το πιστοποιητικό αυτό συνοδεύεται από καταγραφή κατασκευής και εξοπλισμού.

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις προνοιές της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται "Σύμβαση") με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της:

.....
 από

Όνομα Πλοίου	Διεθνές διακριτικό σήμα	Λιμένας Μηλόγησης	Ολική Χωρητικότητα

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ:

- Πετρελαιοφόρο *
- Πλοίο που δεν είναι πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου κατασκευασμένες σύμφωνα με τον κανονισμό 2(2) του Παραρτ.Ι της σύμβασης *
- Πλοίο οποιουδήποτε τύπου εκτός από τα αναφερόμενα ανωτέρω*

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. Το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του κανον.4 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης και
2. Η επιθεώρηση αποδεικνύει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, η διάταξη και τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση αυτού είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι
 υποκειμένο σε επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό 4 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης

Εκδόθηκε εις την 19..
 (τόπος έκδοσης πιστοποιητικού) (ημερομηνία έκδοσης)

* Διαγράψατε ανάλογα
 (Υπογραφή του εφόρου εξουσιοδοτημένου λειτουργού που εκδίδει το πιστοποιητικό)

ΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση την απαιτούμενη από τον Καν. 4 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης το πλοίο βρέθηκε να συμμορφώνεται στις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογραφή
 (Υπογραφή του δεόντως
 εξουσιοδοτημένου λειτουργού)
 Τόπος
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής ανάλογα)

Ετήσια*/Ενδιάμεση*/
 Έκτακτη* επιθεώρηση: Υπογραφή
 (Υπογραφή του δεόντως
 εξουσιοδοτημένου λειτουργού)
 Τόπος
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής ανάλογα)

Ετήσια*/Ενδιάμεση*/
 Έκτακτη* επιθεώρηση: Υπογραφή
 (Υπογραφή του δεόντως
 εξουσιοδοτημένου λειτουργού)
 Τόπος
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής ανάλογα)

Ετήσια επιθεώρηση: Υπογραφή
 (Υπογραφή του δεόντως
 εξουσιοδοτημένου λειτουργού)
 Τόπος
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, ανάλογα)

* Διαγράψατε ανάλογα

Σ Υ Μ Π Λ Η Ρ Ω Μ Α

ΕΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Α Π Ο Π Ε Τ Ρ Ε Λ Α Ι Ο
(Ι Ο Ρ Ρ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ)

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

(σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται "Σύμβαση").

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

1. Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για τα πλοία που ανήκουν στον τρίτο τύπο, σύμφωνα με τις κατηγορίες που περιέχονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, (ΙΟΡΡ) δηλαδή "πλοίο οποιουδήποτε τύπου εκτός από τ' αναφερόμενα ανωτέρω". Τα πετρελαιοφόρα και πλοία μη πετρελαιοφόρα με δεξαμενές φορτίου, που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού 2(2) του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, θα χρησιμοποιούν το έντυπο Β.
2. Η καταγραφή αυτή πρέπει να επισυνάπτεται μόνιμα στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο. (ΙΟΡΡ) Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να είναι διαθέσιμο στο πλοίο πάντοτε.
3. Αν η γλώσσα του πρωτότυπου της καταγραφής δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.
4. Οι εγγραφές στα τετραγωνίδια θα γίνονται είτε με σημείο (X) για τις απαντήσεις "ναι" και "ισχύει" είτε με σημείο (-) για τις απαντήσεις "οχι" και "δεν ισχύει", ανάλογα.
5. Κανονισμοί που περιλαμβάνονται στην καταγραφή αυτή αναφέρονται στο Παράρτημα Ι της Σύμβασης και οι αποφάσεις είναι εκείνες που έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- 1.1 Όνομα πλοίου
- 1.2 Διεθνές Διακριτικόν Σήμα
- 1.3 Λιμένας νηολόγησης
- 1.4 Ολική Χωρητικότητα
- 1.5 Ημερομηνία ναυπήγησης
- 1.5.1 Ημερομηνία συμβολαίου ναυπήγησης
- 1.5.2 Ημερομηνία τοποθέτησης της
τρόπιδας ή που το πλοίο βρίσκεται
σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής
- 1.5.3 Ημερομηνία παράδοσης
- 1.6 Μετασκευή ευρείας έκτασης (αν ισχύει):
- 1.6.1 Ημερομηνία του συμβολαίου μετασκευής
- 1.6.2 Ημερομηνία έναρξης μετασκευής
- 1.6.3 Ημερομηνία περάτωσης μετασκευής
- 1.7 Κατάσταση του πλοίου:
- 1.7.1 Νέο πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό I(6)
- 1.7.2 Υπάρχον πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό I(7)
- 1.7.3 Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή ως
"υπάρχον" πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό I(7)
λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσης
του

2. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ
ΤΟΥΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΕΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ
ΚΑΥΣΙΜΩΝ

(κανονισμοί 10 και 16)

- 2.1 Μεταφορά υδατινού έρματος στις δεξαμενές καυσίμων:
- 2.1.1 Το πλοίο υπό κανονικές συνθήκας μεταφέρει
υδατινό έρμα στις δεξαμενές καυσίμων
- 2.1.2 Το πλοίο υπό κανονικές συνθήκας δεν
μεταφέρει υδατινό έρμα στις δεξαμενές
καυσίμων
- 2.2 Τύπος εξοπλισμού διαχωριστήρα/φίλτρου που έχει εγκατασταθεί:
- 2.2.1 Δυνατότητα εξοπλισμού να παράγει
απόβλητα που η περιεκτικότητά τους
σε πετρέλαιο να είναι μικρότερη
από 100 PPM.
- 2.2.2 Δυνατότητα εξοπλισμού να παράγει
απόβλητα που η περιεκτικότητά τους
σε πετρέλαιο να μη υπερβαίνει τα 15 PPM
- 2.3 Τύπος συστήματος ελέγχου:
- 2.3.1 Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της
απόρριψης (κανονισμός 16(5)).
- .1 με μηχανισμό αυτόματης διακοπής
- .2 με μηχανισμό χειροκίνητης διακοπής
- 2.3.2 Προειδοποιητική συσκευή 15 PPM
(κανονισμός 16 (7)).
- 2.3.3 Μηχανισμός αυτόματης διακοπής για
απορρίψεις σε ειδικές περιοχές
(κανονισμός 10 (3) (B) (vi))
- 2.3.4 Μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου
(απόφαση Α.444 (XI)).
- .1 με καταγραφικό μηχανισμό
- .2 χωρίς καταγραφικό μηχανισμό

2.4 Πρότυπα έγκρισης:

2.4.1 Η συσκευή διαχωριστήρα / φίλτρου:

- .1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.393 (X)
- .2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.233 (VII)
- .3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με εθνικά πρότυπα που δεν βασίζονται στις αποφάσεις A.393 (X) ή A. 233 (VII)
- .4 δεν έχει εγκριθεί.

2.4.2 Η συσκευή λειτουργίας έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση λ. 444 (XI) 2.4.3 Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A.393(X)

2.5 Μέγιστη απόδοση του συστήματος είναικυβικά μέτρα ανά ώρα

2.6 Εφαρμογή:

2.6.1 Σύμφωνα με τον κανονισμό 16(4) το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να εγκαταστήσει τον πιό πάνω εξοπλισμό μέχρι19.....*

3. ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΛΑΣΠΩΔΗ) (κανονισμός 17)

3.1 Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές για κατάλοιπα πετρελαίου (λασπώδη) με συνολική χωρητικότητα κυβικά μέτρα 3.2 Πρόσθετα μέσα, εκτός από τις δεξαμενές λασπωδών καταλοίπων που διαθέτει το πλοίο για τη διάθεση καταλοίπων πετρελαίου

4. ΠΡΟΤΥΠΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 19)

4.1 Το πλοίο διαθέτει σωλήνωση, εφοδιασμένη με πρότυπη σύνδεση απόρριψης σύμφωνα με τον κανονισμό 19 για απόρριψη καταλοίπων από τους υδροσυλλέκτες του μηχανοστασίου σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

5. ΕΞΑΙΡΕΣΗ.

5.1 Η Αρχή έχει εγκρίνει εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου I, του Παραρτήματος I της Σύμβασης σύμφωνα με τον Κανονισμό 2(4) (α) στα μέρη που αναφέρονται στην (στις) παραγράφον (ους) αυτής της καταγραφής

* γράψτε ημερομηνία τρία χρόνια από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης

6. ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ (κανονισμός 3)

6.1 Εγκρίθηκαν από την Αρχή Ισοδύναμα για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος I στα μέρη που αναφέρονται στην(στις) παράγραφον(ους) αυτής της καταγραφής

.....
.....

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτή η καταγραφή είναι σωστή από κάθε άποψη.

Εκδόθηκε

(τόπος έκδοσης της καταγραφής)

.....19...

.....
(Υπογραφή του δεόντως εξουσιοδοτημένου λειτουργού που εξέδωσε την καταγραφή)

(σφραγίδα της εκδότηρας Αρχής)

Ε Υ Μ Π Λ Η Ρ Ω Μ Α

ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Α Π Ο Π Ε Τ Ρ Ε Λ Α Ι Ο
(Ι Ο Ρ Ρ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ)

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

σύμφωνα με τις πρόνοιες της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο 1978 (που στο εξής θα ονομάζεται "Σύμβαση").

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Το έντυπο αυτό χρησιμοποιείται για τα πλοία που ανήκουν στους δύο πρώτους τύπους, σύμφωνα με τις κατηγορίες που περιέχονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, δηλαδή πετρελαιοφόρα και πλοία μη πετρελαιοφόρα με δεξαμενές φορτίου, που υπόκεινται στις διατάξεις, του κανονισμού 2(2) του Παραρτήματος I της Σύμβασης. Για τον τρίτο τύπο πλοίων σύμφωνα με τις κατηγορίες που περιέχονται στο Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο θα χρησιμοποιείται το έντυπο "Α".
2. Η καταγραφή αυτή πρέπει να επισυνάπτεται μόνιμα στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι διαθέσιμο στο πλοίο πάντοτε.
3. Αν η γλώσσα του πρωτότυπου της καταγραφής δεν είναι η αγγλική ή η γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.
4. Οι εγγραφές στα τετραγωνίδια θα γίνονται είτε με σημείο (X) για τις απαντήσεις "ναι" και "ισχύει" είτε με σημείο (-) για τις απαντήσεις "οχι" και "δεν ισχύει", ανέλογα.
5. Οι κανονισμοί που περιλαμβάνονται στην καταγραφή αυτή αναφέρονται στο Παράρτημα I της "Σύμβασης" και οι Αποφάσεις είναι εκείνες που έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- 1.1 Όνομα του πλοίου.....
- 1.2 Διεθνές Διακριτικό Σήμα.....
- 1.3 Λιμένας νηολόγησης
- 1.4 Ολική χωρητικότητα.....
- 1.5 Μεταφορική ικανότητα του πλοίου κυβικά μέτρα
- 1.6 Νεκρό βάρος του πλοίου..... (μετρικοί τόννοι)
(κανονισμός I (22))
- 1.7 Μήκος του πλοίου (μέτρα) (κανονισμός I(18))
- 1.8 Ημερομηνία ναυπήγησης:
- 1.8.1 Ημερομηνία συμβολαίου ναυπήγησης.....
- 1.8.2 Ημερομηνία τοποθέτησης της τρύπιδας
ή που το πλοίο βρίσκεται σε παρόμοιο
στάδιο κατασκευής
- 1.8.3 Ημερομηνία παράδοσης
- 1.9 Μετασκευή ευρείας έκτασης (αν ισχύει):
- 1.9.1 Ημερομηνία του συμβολαίου μετασκευής.....
- 1.9.2 Ημερομηνία έναρξης μετασκευής.....
- 1.9.3 Ημερομηνία περάτωσης μετασκευής.....
- 1.10 Κατάσταση του πλοίου:-
- 1.10.1 Νέο πλοίο, σύμφωνα με τον κανονισμό 1(6)
- 1.10.2 Υπάρχον πλοίο, σύμφωνα με τον
κανονισμό 1 (7)
- 1.10.3 Νέο πετρελαιοφόρο, σύμφωνα με τον
κανονισμό 1(26)
- 1.10.4 Υπάρχον πετρελαιοφόρο, σύμφωνα με τον
κανονισμό 1(27)
- 1.10.5 Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή ως
"υπάρχον" πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό
1(7), λόγω απρόβλεπτης καθυστέρησης
της παράδοσης του
- 1.10.6 Το πλοίο έγινε αποδεκτό από την Αρχή ως
"υπάρχον πετρελαιοφόρο" σύμφωνα με τον
κανονισμό 1(27), λόγω απρόβλεπτης
καθυστέρησης της παράδοσης του
- 1.10.7 Το πλοίο δεν απαιτείται να συμμορφώνεται
με τις διατάξεις του κανονισμού 24 λόγω
απρόβλεπτης καθυστέρησης της παράδοσης του
- 1.11 Τύπος πλοίου:
- 1.11.1 Πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου
- 1.11.2 Πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου
- 1.11.3 Πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου
και προϊόντων αυτού
- 1.11.4 Πλοίο συνδυασμένων φορτίων
- 1.11.5 Πλοίο, που δεν είναι πετρελαιοφόρο,
με δεξαμενές φορτίου κατά τον κανονισμό
2(2) του αραστήματος I της "Σύμβασης"
- 1.11.6 Πετρελαιοφόρο αποκλειστικής μεταφοράς
προϊόντων που αναφέρονται στον
κανονισμό 15(7)
- 1.11.7 Το πλοίο έχει οριστεί ως "πετρελαιοφόρο
μεταφοράς αργού πετρελαίου" που λειτουργεί
με σύστημα COW, επίσης έχει οριστεί ως πλοίο
μεταφοράς "προϊόντων πετρελαίου", που
λειτουργεί με σύστημα CBT και για το οποίο
εκδόθηκε ξεχωριστό Διεθνές Πιστοποιητικό
Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο

1.11.8 Το πλοίο έχει ορισθεί ως "πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου" που λειτουργεί με σύστημα CBT επίσης έχει ορισθεί ως "πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου" που λειτουργεί με σύστημα COW και για το οποίο εκδόθηκε ξεχωριστό Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο

1.11.9 Χημικό δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο

2. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΕΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (κανονισμοί 10 και 16)

2.1 Μεταφορά υδατινίου έρματος στις δεξαμενές καυσίμων:

2.1.1 Το πλοίο υπό κανονικές συνθήκες μεταφέρει υδατινίο έρμα στις δεξαμενές καυσίμων

2.1.2 Το πλοίο υπό κανονικές συνθήκες δεν μεταφέρει υδατινίο έρμα στις δεξαμενές καυσίμων

2.2 Τύπος εξοπλισμού διαχωριστήρα/φίλτρου που έχει εγκατασταθεί:

2.2.1 Δυνατότητα εξοπλισμού να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότητά τους σε πετρέλαιο να είναι μικρότερη από 100 PPM

2.2.2 Δυνατότητα εξοπλισμού να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότητά τους σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 PPM

2.3 Τύπος συστήματος ελέγχου

2.3.1 Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης (κανονισμός 16 (5))

- .1 με μηχανισμό αυτόματης διακοπής
- .2 με μηχανισμό χειροκίνητης διακοπής

2.3.2 Προειδοποιητική συσκευή 15 PPM (κανονισμός 16 (7))

2.3.3 Μηχανισμός αυτόματης διακοπής για απορρίψεις σε ειδικές περιοχές (κανονισμός 10(3) (β) (vi))

2.3.4 Μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου (απόφαση A.444 (XI))

- .1 με καταγραφικό μηχανισμό
- .2 χωρίς καταγραφικό μηχανισμό

2.4 Πρότυπα έγκρισης:

2.4.1 Το σύστημα διαχωριστήρα /φίλτρου:

- .1 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A393 (X)
- .2 έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση A233 (VII)
- .3 έχει εγκριθεί σύμφωνα με εθνικά πρότυπα που δεν βασίζονται στις αποφάσεις A.393 (X) ή A.233(VII)
- .4 δεν έχει εγκριθεί

- 2.4.2 Η συσκευή λειτουργίας έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.444 (XI)
- 2.4.3 Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου έχει εγκριθεί σύμφωνα με την απόφαση Α.393 (X)
- 2.5 Μέγιστη απόδοση του συστήματος είναι
κυβικά μέτρα ανά ώρα
- 2.6 Εφαρμογή:
- 2.6.1 Σύμφωνα με τον κανονισμό 16(4) το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να εγκαταστήσει τον πιο πάνω εξοπλισμό μέχρι19 ...*
3. ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΛΑΣΠΩΔΗ) (κανονισμός 17)
- 3.1 Το πλοίο διαθέτει δεξαμενές για τα κατάλοιπα πετρελαίου (λασπώδη) με συνολική χωρητικότητακυβικά μέτρα
- 3.2 Πρόσθετα μέσα εκτός από τις δεξαμενές λασπωδών καταλοίπων που διαθέτει το πλοίο για τη διάθεση καταλοίπων πετρελαίου
4. ΠΡΟΤΥΠΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 19)
- 4.1 Το πλοίο διαθέτει σωλήνωση εφοδιασμένη με πρότυπη σύνδεση απόρριψης, σύμφωνα με τον κανονισμό 19 για την απόρριψη καταλοίπων από τους υδροσυλλέκτες του μηχανοστασίου σε εγκαταστάσεις υποδοχής
5. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ (κανονισμοί 13,24 και 25)
- 5.1 Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 το πλοίο :
- 5.1.1 απαιτείται να διαθέτει SBT, PL και COW
- 5.1.2 " " " SBT και PL
- 5.1.3 " " " SBT
- 5.1.4 " " " SBT,CBT ή COW
- 5.1.5 " " " SBT ή CBT
- 5.1.6 δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13
- 5.2 Χωριστές δεξαμενές έρματος (SBT)
- 5.2.1 Το πλοίο διαθέτει SBT, σύμφωνα με τον κανονισμό 13
- 5.2.2 Το πλοίο διαθέτει SBT διατεταγμένες σε προστατευτικές θέσεις (PL), σύμφωνα με τον κανονισμό 13E
- 5.2.3 Οι χωριστές δεξαμενές έρματος (SBT) κατανέμονται ως εξής:

δεξαμενή	όγκος κυβ. μέτρα	δεξαμενή	όγκος κυβ. μέτρα
		σύνολο	

* γράψτε ημερομηνία τρία χρόνια από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης

5.3 Δεξαμενές για καθαρό έρμα (CBT)

5.3.1 Το πλοίο διαθέτει CBT, σύμφωνα με τον κανονισμό 13A και μπορεί να λειτουργεί:

- .1 ως πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου
- .2 ως πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου μέχρι19...*

5.3.2 Οι δεξαμενές για καθαρό έρμα (CBT) κατανέμονται ως εξής:

δεξαμενή	όγκος κυβ. μέτρα	δεξαμενή	όγκος κυβ. μέτρα
		σύνολο	

- 5.3.3 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εν ισχύ εγχειρίδιο λειτουργίας δεξαμενών αποκλειστικά για καθαρό έρμα, με ημερομηνία έκδοσης
- 5.3.4 Το πλοίο διαθέτει κοινή διάταξη σωληνώσεων και άντλησης για τον ερματισμό των CBT και τον χειρισμό του φορτίου πετρελαίου
- 5.3.5 Το πλοίο διαθέτει ξεχωριστή ανεξάρτητη διάταξη σωληνώσεων και άντλησης για τον ερματισμό των CBT
- 5.4 Πλύση με αργό πετρέλαιο (COW)
- 5.4.1 Το πλοίο διαθέτει σύστημα COW σύμφωνα με τον κανονισμό 13B
- 5.4.2 Το πλοίο διαθέτει σύστημα COW σύμφωνα με τον κανονισμό 13B με την εξαίρεση ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος δεν έχει επιβεβαιωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 13 (6) και την παράγραφο 4.2.10 των αναθεωρημένων προδιαγραφών του COW (απόφαση A.446 (XI))
- 5.4.3 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εν ισχύ εγχειρίδιο λειτουργίας του συστήματος πλύσης με αργό πετρέλαιο, με ημερομηνία έκδοσης
- 5.4.4 Το πλοίο δεν απαιτείται να διαθέτει, αλλά είναι εφοδιασμένο με COW, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις ασφάλειας των αναθεωρημένων προδιαγραφών του COW (απόφαση A.446 (XI))

* γράψτε ημερομηνία δύο ή τέσσερα χρόνια από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης όπως προβλέπεται.

5.5 Εξαίρεση από τον κανονισμό 13:

5.5.1 Σύμφωνα με τον κανονισμό 13Γ το πλοίο
ταξιδεύει μόνο μεταξύ

.....
και κατά συνέπεια εξαιρείται από τις απαιτήσεις
του κανονισμού

5.5.2 Το πλοίο σύμφωνα με τον κανονισμό 13Δ
λειτουργεί με ειδική διάταξη έρματος και
κατά συνέπεια εξαιρείται από τις απαιτή-
σεις του κανονισμού 13

5.6 Περιορισμός του μεγέθους και της διάταξης των
δεξαμενών φορτίου (Κανονισμός 24)

5.6.1 Το πλοίο οφείλει να είναι κατασκευασμένο
και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του
κανονισμού 24

5.6.2 Το πλοίο οφείλει να είναι κατασκευασμένο
και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του
κανονισμού 24(4) (βλέπε κανονισμό 2(2))

5.7 Υποδιαίρεση και ευστάθεια (κανονισμός 25)

5.7.1 Το πλοίο οφείλει να είναι κατασκευασμένο
και να ικανοποιεί τις διατάξεις του
κανονισμού 25

5.7.2 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο σε εγκεκριμένο
έντυπο με πληροφορίες και στοιχεία που
απαιτούνται από τις διατάξεις του
κανονισμού 25(5)

6. ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ (κανονισμός 15)

6.1 Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της
απόρριψης πετρελαίου

6.1.1 Σύμφωνα με την απόφαση Α.496 (XII) το πλοίο
ανήκει στην κατηγορία

.....πετρελαιοφόρο

6.1.2 Το σύστημα αποτελείται:

- .1 μονάδα ελέγχου
- .2 μονάδα προσδιορισμού
- .3 μονάδα υπολογισμού

6.1.3 Το σύστημα είναι εξοπλισμένο με:

- .1 ασφαλή μηχανισμό εκκίνησης
- .2 αυτόματο μηχανισμό διακοπής

6.1.4 Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου
είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με τους
όρους της απόφασης Α.393 (X) για:

- .1 αργό πετρέλαιο
 - .2 μαύρα προϊόντα
 - .3 λευκά προϊόντα
- 6.1.5 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγχειρίδιο λειτουργίας του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου
- 6.1.6 Σύμφωνα με τον κανονισμό 15 (1) το πλοίο δεν απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου μέχρι19...*
- 6.2 Δεξαμενές καταλοίπων
- 6.2.1 Το πλοίο διαθέτει.....δεξαμενή(ες) αποκλειστικά για κατάλοιπα με συνολική χωρητικότητα.....κυβικά μέτρα η οποία αντιστοιχεί στο% της μεταφορικής ικανότητας πετρελαίου σύμφωνα με τον:
- .1 κανονισμό 15 (2) (γ)
 - .2 κανονισμό 15 (2) (γ) (ι)
 - .3 κανονισμό 15 (2) (γ) (ιι)
 - .4 κανονισμό 15 (2) (γ) (ιιι)
- 6.2.2 Δεξαμενές φορτίου έχουν καθορισθεί ως δεξαμενές καταλοίπων
- 6.2.3 Σύμφωνα με τον κανονισμό 15(1) μέχρι την19...* το πλοίο δεν απαιτείται να έχει ειδική διάταξη δεξαμενής καταλοίπων
- 6.3 Ανιχνευτές διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού
- 6.3.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού εγκεκριμένους, σύμφωνα με τους όρους της απόφασης ΜΕΡC 5(XIII)
- 6.4 Εξαιρέσεις από τον κανονισμό 15
- 6.4.1 Το πλοίο εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 15 (1), (2) και (3) σύμφωνα με τον κανονισμό 15(7)
- 6.4.2 Το πλοίο εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 15(1), (2) και (3) σύμφωνα με τον κανονισμό 2(2)
7. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΝΤΛΗΣΗΣ, ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ (κανονισμός 18)
- 7.1 Τα στόμια απόρριψης εκτός πλοίου του διαχωρισμένου έρματος είναι τοποθετημένα:
- 7.1.1 Πάνω από την ίσαλο γραμμή
 - 7.1.2 Κάτω από την ίσαλο γραμμή

* γράψτε ημερομηνία τρία χρόνια από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης

- 7.2 Τα στόμια απόρριψης, εκτός πλοίου, εκτός αυτών που βρίσκονται στο σημείο διανομής για το καθαρό έργο είναι τοποθετημένα: *
- 7.2.1 πάνω από την ίσαλο γραμμή
 - 7.2.2 κάτω από την ίσαλο γραμμή
- 7.3 Τα στόμια απόρριψης, εκτός πλοίου εκτός αυτών που βρίσκονται στο σημείο διανομής για το ακάθαρτο έργο είναι τοποθετημένα: *
- 7.3.1 πάνω από την ίσαλο
 - 7.3.2 κάτω από την ίσαλο, σε συνδυασμό με την διάταξη μερικής ροής, σύμφωνα με τον κανονισμό 18(β) (ε)
 - 7.3.3 κάτω από την ίσαλο
- 7.4 Απόρριψη πετρελαίου από τις αντλίες φορτίου και από τις γραμμές πετρελαίου (κανονισμός 18(4) και (5))
- 7.4.1 Μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών φορτίου και γραμμών πετρελαίου με το πέρας της εκφόρτωσης
 - .1 ποσότητες αποστραγγισμάτων που μπορεί να διοχετευθούν σε δεξαμενή φορτίου ή καταλοίπων
 - .2 υπάρχει ειδική σωλήνωση μικρής διαμέτρου για τη διοχέτευση στη ξηρά
8. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΧΗΜΙΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
- 8.1 Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με τον ακόλουθο εξοπλισμό αντί των δεξαμενών καταλοίπων (παραγ. 6.2 ανωτέρω) και ανιχνευτών επιφανείας πετρελαίου/νερού (παραγ.6.3 ανωτέρω) ως ισοδύναμη διάταξη για τα χημικά δεξαμενόπλοια όταν μεταφέρουν πετρέλαιο:
- 8.1.1 διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού που μπορεί να παράγει απόβλητα, με περιεκτικότητα σε πετρέλαιο κάτω των 100 PPM, δυναμικότηταςκυβικών μέτρων ανά ώρα
 - 8.1.2 δεξαμενή συγκράτησης με χωρητικότητακυβικά μέτρα
 - 8.1.3 η δεξαμενή για τη συγκέντρωση του νερού που χρησιμοποιείται για πλύσιμο είναι:
 - .1 αποκλειστικά γι' αυτό τον σκοπό
 - .2 φορτίου που έχει οριστεί ως δεξαμενή συγκέντρωσης
 - 8.1.4 αντλία μεταφοράς μόνιμα τοποθετημένη για την απόρριψη εκτός πλοίου των αποβλήτων που περιέχουν πετρέλαιο μέσω του διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού

* ν' αναφερθούν μόνο εκείνα τα στόμια που μπορεί να παρακολουθούνται.

- 8.2 Ο διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού έχει εγκριθεί σύμφωνα με τους όρους της απόφασης Α.393 (X) και είναι κατάλληλος για την πλήρη σειρά των προϊόντων που αναφέρονται στο Παράρτημα I
- 8.3 Το πλοίο διαθέτει εν ισχύ, πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικινδύνων χημικών κύμα.

9. ΕΞΑΙΡΕΣΗ

- 9.1 Η Αρχή έχει εγκρίνει εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις των Κεφαλαίων II και III του Παραρτήματος I της Σύμβασης σύμφωνα με τον κανονισμό 2(4) (α), στα μέρη που αναφέρονται στην (στις) παράγραφο (ους) αυτής της καταγραφής.

10. ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ

- 10.1 Εγκρίθηκαν από την Αρχή ισοδύναμα για ορισμένες απαιτήσεις του Παραρτήματος I, στα μέρη που αναφέρονται στην (στις) παράγραφο (ους) αυτής της καταγραφής.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτή η καταγραφή είναι σωστή από κάθε άποψη

Εκδόθηκε
(ημερομηνία έκδοσης της καταγραφής)

.....19.....

.....
(Υπογραφή του δεόντως εξουσιοδοτημένου Λειτουργού που εξέδωσε την καταγραφή)

(Σφραγίδα της εκδότριας Αρχής)

Προσάρτημα III

Τα υπάρχοντα έντυπα των Βιβλίων Πετρελαίου και των Συμπληρωμάτων τους αντικαθίστανται από τα ακόλουθα έντυπα:

"ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ"**ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

Μέρος I - Λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου

(Για όλα τα πλοία)

Όνομα πλοίου:

Διεθνές Διακριτικό Σήμα:

Ολική χωρητικότητα :

Περίοδος από: μέχρι

Σημείωση : Κάθε πετρελαιοφόρο: 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και ένα και κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και ένα εκτός πετρελαιοφόρων ; θα είναι εφοδιασμένα με το Μέρος I του Βιβλίου Πετρελαίου για καταγραφή σχετικών λειτουργιών στο χώρο του μηχανοστασίου. Τα πετρελαιοφόρα, θα είναι εφοδιασμένα και με το Μέρος II του Βιβλίου Πετρελαίου για καταγραφή σχετικών λειτουργιών φορτίου/έρματος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ακόλουθες σελίδες αυτού του τμήματος περιλαμβάνουν ένα περιεκτικό κατάλογο των επιμέρους λειτουργιών του μηχανοστασίου που θα πρέπει ανάλογα να καταγράφονται στο Βιβλίο Πετρελαίου, σύμφωνα με το Κανονισμό 20 του Πρωτοκόλλου I της Διεθνούς Σύμβασης για τη Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία του 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Οι επιμέρους λειτουργίες έχουν ομαδοποιηθεί σε λειτουργικές ενότητες που η κάθε μία συμβολίζεται με ένα κωδικό γράμμα.

Όταν γίνονται εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου, η ημερομηνία, το κωδικό γράμμα και ο αριθμός της επιμέρους λειτουργίας θα καταχωρίζονται στη κατάλληλη στήλη και τα απαιτούμενα στοιχεία θα καταγράφονται χρονολογικά στους κενούς χώρους.

Κάθε συμπληρωμένη λειτουργία θα υπογράφεται και θα χρονολογείται από τον (τους) υπευθυνο(ους) αξιωματικό(ούς). Κάθε συμπληρωμένη σελίδα θα υπογράφεται από τον πλοίαρχο.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΠΟΥ ΘΑ
ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ

(Α) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ Ή ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. Αναγνώριση δεξαμενής(νών) ερματισμένης(νων).
2. Εάν καθαρίστηκε από τη τελευταία φορά που περιείχε πετρέλαιο και, άν όχι, τον τύπο πετρελαίου που περιείχε προηγουμένως.
3. Θέση του πλοίου όταν άρχισε ο καθαρισμός.
4. Θέση του πλοίου όταν άρχισε ο ερματισμός.

(Β) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ Ή ΝΕΡΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΝΟΤΗΤΑ(Α)

5. Αναγνώριση δεξαμενής (νών)
6. Θέση πλοίου όταν άρχισε η απόρριψη.
7. Θέση πλοίου όταν συμπληρώθηκε η απόρριψη.
8. Ταχύτητα(τες) πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.
9. Μέθοδος απόρριψης:
 - .1 Μέσω συσκευής 100 ppm
 - .2 Μέσω συσκευής 15 ppm
 - .3 Σε εγκαταστάσεις υποδοχής.
10. Ποσότητα απόρριψης.

(Γ) ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΛΑΣΠΩΔΩΝ)

11. Ποσότητα κατάλοιπου που κρατήθηκε στο πλοίο για διάθεση
12. Μέθοδος διάθεσης κατάλοιπων:
 - .1 Σε εγκαταστάσεις υποδοχής (προσδιορισμός λιμένα)
 - .2 Αναμεμιγμένα με καύσιμα.
 - .3 Μεταφορά σε άλλη(ες) δεξαμενή(νές) προσδιορισμός δεξαμενής (νών).
 - .4 Άλλη μέθοδος (Να αναφερθεί).

(Δ) ΜΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ Ή ΑΛΛΩΣ ΠΩΣ ΔΙΑΘΕΣΗ ΝΕΡΟΥ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΕΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΤΙΟΥ

13. Ποσότητα απόρριψης
14. Χρόνος απόρριψης

15. Μέθοδος απόρριψης ή διάθεσης:

- .1 Μέσω συσκευής 100 ppm
- .2 Μέσω συσκευής 15 ppm
- .3 Σε εγκαταστάσεις υποδοχής (προσδιορισμός λιμένα)
- .4 Σε δεξαμενή καταλοίπων ή συλλογής (προσδιορισμός δεξαμενής).

(Ε) ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ Ή ΑΛΛΩΣ ΠΩΣ ΔΙΑΘΕΣΗ ΝΕΡΟΥ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΕΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

- 16. Χρόνος που το σύστημα έχει τεθεί σε αυτόματη λειτουργία για απόρριψη εκτός πλοίου.
- 17. Χρόνος που το σύστημα έχει τεθεί σε αυτόματη λειτουργία για μεταφορά νερού υδροσυλλεκτών σε δεξαμενή συλλογής (καταλοίπων) (προσδιορισμός δεξαμενής).
- 18. Χρόνος που το σύστημα έχει τεθεί σε χειροκίνητη λειτουργία
- 19. Μέθοδος απόρριψης εκτός πλοίου:
 - .1 Μέσω συσκευής 100 ppm
 - .2 Μέσω συσκευής 15 ppm

(ΣΤ) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- 20. Χρόνος διακοπής λειτουργίας του συστήματος
- 21. Χρόνος που το σύστημα επαναλειτουργήσε
- 22. Αίτια διακοπής λειτουργίας

(Ζ) ΤΥΧΑΙΑ Ή ΑΛΛΗ ΑΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- 23. Χρόνος του συμβάντος
- 24. Τύπος ή θέση του πλοίου την ώρα του συμβάντος
- 25. Κατά προσέγγιση ποσότητα και είδος πετρελαίου
- 26. Περιστάσεις απόρριψης ή διαφυγής, τα αίτια αυτών και γενικές παρατηρήσεις.

(Η) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

2125

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Μέρος II - Λειτουργίες φορτίου/έρματος

(Πετρελαιοφόρα)

Όνομα πλοίου:

Διεθνές Διακριτικό Σήμα:

Ολική χωρητικότητα

Περίοδος από: μέχρι

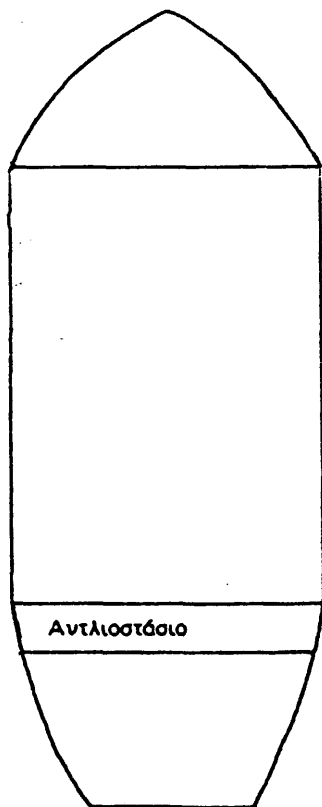
Σημείωση: Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κ.ο.χ. και άνω θα είναι εφοδιασμένο με το Μέρος II του Βιβλίου Πετρελαίου για καταγραφή σχετικών λειτουργιών φορτίου/έρματος. Τέτοια πετρελαιοφόρα θα είναι εφοδιασμένα και με το Μέρος I του Βιβλίου Πετρελαίου για καταγραφή σχετικών λειτουργιών στο χώρο του μηχανοστασίου.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ:

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ

ΚΑΤΟΨΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ

(να συμπληρώνεται στο πλοίο)



Προσδιορισμός δεξαμενών	Χωρητικότητα
Υψος δεξαμενών καταλοίπων	

(Να αναγραφεί η χωρητικότητα της κάθε δεξαμενής και το ύψος της (των) δεξαμενής(ών) καταλοίπων).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ακόλουθες σελίδες αυτού του Τμήματος περιλαμβάνουν ένα περιεκτικό κατάλογο των επίμερους λειτουργιών φορτίου και έρματος που θα πρέπει ανάλογα να καταγράφονται στο Βιβλίο Πετρελαίου σύμφωνα με τον Κανονισμό 20 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, του 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Οι επί μερους λειτουργίες έχουν ομαδοποιηθεί σε λειτουργικές ενότητες, που η κάθε μία συμβολίζεται με ένα κωδικό γράμμα.

Όταν γίνονται εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου, η ημερομηνία, το κωδικό γράμμα και ο αριθμός της επίμερους λειτουργίας θα καταχωρίζονται στη κατάλληλη στήλη και τα απαιτούμενα στοιχεία θα καταγράφονται χρονολογικά στους κενούς χώρους.

Κάθε συμπληρωμένη λειτουργία θα υπογράφεται και θα χρονολογείται από τον (τους) υπεύθυνο (νους) αξιωματικό(ούς). Κάθε συμπληρωμένη σελίδα θα υπογράφεται από το πλοίαρχο. Όσον αφορά πετρελαιοφόρα που απασχολούνται σε ειδικές αγορές σύμφωνα με τον Κανονισμό 13^C του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78, θα πρέπει η ανάλογη καταχώρηση στο βιβλίο Πετρελαίου να θεωρείται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή *

* Η πρόταση αυτή να καταχωρίζεται μόνο στο Βιβλίο Πετρελαίου μόνο πετρελαιοφόρου ασχολουμένου με ειδικές αγορές.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΥΝ

(Α) ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

1. Τόπος φόρτωσης
2. Τύπος φορτωθέντος πετρελαίου και προσδιορισμός δεξαμενής(νών)
3. Ολική ποσότητα φορτωθέντος πετρελαίου.

(Β) ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΥ

4. Προσδιορισμός δεξαμενής(νών)
 - .1 Από
 - .2 Εις
5. Κενώθηκαν η (οι) δεξαμενή (νες) του 4(1);

(Γ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

6. Τόπος εκφόρτωσης
7. Προσδιορισμός δεξαμενής(νών) που έχουν εκφορτωθεί
8. Κενώθηκαν(οι) δεξαμενή(νές);

(Δ) ΠΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΜΕ COW)

(Να συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή που έχει πλυθεί με αργό πετρέλαιο).

9. Λιμένας που η πλύση με αργό πετρέλαιο έχει γίνει ή η θέση του πλοίου αν η πλύση έχει γίνει μεταξύ δύο λιμένων εκφόρτωσης.
10. Προσδιορισμός δεξαμενής (νών) που έχουν πλυθεί.¹
11. Αριθμός μηχανών σε χρήση.
12. Ωρα έναρξης πλύσης
13. Μέθοδος πλυσίματος που χρησιμοποιήθηκε²
14. Πίεση στη γραμμή πλυσίματος
15. Ωρα που συμπληρώθηκε ή διακόπηκε το πλύσιμο.

1. Όταν μια δεξαμενή έχει περισσότερες μηχανές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ταυτόχρονα, όπως περιγράφεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργιών και Εξοπλισμού, τότε το τμήμα που έχει πλυθεί με αργό πετρέλαιο θα πρέπει να προσδιοριστεί, π.χ. Νο 2 κέντρο, πρώτο τμήμα.

2. Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργιών και Εξοπλισμού, να καταχωριστεί κατά πόσο η μονοσταδιακή ή η πολυσταδιακή μέθοδος πλυσίματος χρησιμοποιείται. Εάν η πολυσταδιακή μέθοδος χρησιμοποιείται, να αναφέρεται το κάθετο τόξο που καλύπτεται από αυτό ειδικά το στάδιο από το πρόγραμμα.
στο τις μηχανές, και πόσες φορές το τόξο αυτό καλύπτεται

16. Να αναφερθεί ο τρόπος διαπίστωσης ότι η (οι) δεξαμενή (ές) εοστέγνωσαν
17. Παρατηρήσεις³

(Ε) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

18. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών) που έχουν ερματισθεί
19. Θέση πλοίου κατά την έναρξη του ερματισμού

(ΣΤ) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΕΡΜΑ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ CBT)

20. Προσδιορισμός δεξαμενής (ών) που έχουν ερματιστεί.
21. Θέση του πλοίου όταν το νερό που θα χρησιμοποιηθεί για ξέπλυμα τροφοδοτήθηκε στην (στις) δεξαμενή (ές) που χρησιμοποιείται(ούνται) αποκλειστικά για καθαρό έρμα ή λιμένες στον οποίο οι ίδιες δεξαμενές τροφοδοτήθηκαν με έρμα.
22. Θέση του πλοίου όταν η (οι) αντλία (ες) και οι γραμμές ξεπλύθηκαν και άδειασαν στην δεξαμενή καταλοίπων.
23. Ποσότητα νερού αναμειγμένου με πετρέλαιο ως αποτέλεσμα του ξεπλύματος των γραμμών που έχει μεταφερθεί στις δεξαμενές καταλοίπων (προσδιορισμός δεξαμενής(ων) καταλοίπων).
24. Θέση πλοίου όταν πρόσθετο υδατινο έρμα τροφοδοτήθηκε στην(στις) δεξαμενή (νες) χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα.
25. Όρα και θέση πλοίου όταν οι βαλβίδες που διαχωρίζουν τις δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος από τις γραμμές φορτίου και αποστράγγισης έκλεισαν.
26. Ποσότητα καθαρού έρματος που πήρε το πλοίο.

(Ζ) ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

27. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών) που καθάρισε(σαν).
28. Λιμένες ή θέση πλοίου.
29. Διάρκεια καθαρισμού
30. Μέθοδος καθαρισμού⁴
31. Τα προϊόντα καθαρισμού της δεξαμενής μεταφέρθηκαν σε:
 - .1 Εγκαταστάσεις υποδοχής.
 - .2 Δεξαμενή (νες) καταλοίπων ή δεξαμενή(νες) φορτίου^{nov} καθορίστηκαν ως δεξαμενή (νες) καταλοίπων (προσδιορισμός δεξαμενής(ών)).

3. Εάν τα προγράμματα που αναφέρονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργιών και Εξοπλισμού δεν εφαρμοστούν, τότε πρέπει να αναφέρονται οι λόγοι στη στήλη Παρατηρήσεις.
4. Πλύσιμο χειρονακτικά με λάστιχο ή με μηχανές ή/και με χημικά. Όπου ο καθαρισμός γίνεται με χημικά, το συγκεκριμένο χημικό και η ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε πρέπει να αναφέρονται.

(Η) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

32. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών).
33. Θέση πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης στην θάλασσα.
34. Θέση πλοίου κατά την συμπλήρωση της απόρριψης στην θάλασσα.
35. Ποσότητα απόρριψης στην θάλασσα.
36. Ταχύτητα(τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.
37. Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης, βρισκόταν σε λειτουργία κατά την διάρκεια της απόρριψης;
38. Υπήρχε τακτικός έλεγχος της εκροής και της επιφάνειας του νερού στην περιοχή της απόρριψης;
39. Ποσότητα νερού αναμειγμένου με πετρέλαιο που μεταφέρθηκε στην(στις) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (προσδιορισμός δεξαμενής(ών) καταλοίπων).
40. Απόρριψη σε εγκαταστάσεις υποδοχής στη ξηρά (προσδιορισμός λιμένα αν ισχυει).

(Θ) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΝΕΡΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

41. Προσδιορισμός δεξαμενών καταλοίπων.
42. Χρόνος κατακάθισης καταλοίπων από την τελευταία τροφοδότηση, ή
43. Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία απόρριψη.
44. Ώρα και θέση του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.
45. Το κενό υπεράνω της επιφάνειας των ολικών περιεχομένων κατά την έναρξη της απόρριψης.
46. Το κενό υπεράνω της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού κατά την έναρξη της απόρριψης.
47. Χονδρική ποσότητα απόρριψης και ρυθμός απόρριψης.
48. Τελική ποσότητα απόρριψης και ρυθμός απόρριψης.
49. Ώρα και θέση του πλοίου κατά την συμπλήρωση της απόρριψης.
50. Το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης λειτουργούσε κατά την διάρκεια της απόρριψης;
51. Το κενό υπεράνω της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού κατά τη συμπλήρωση της απόρριψης.
52. Ταχύτητα (τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.
53. Υπήρχε τακτικός έλεγχος της εκροής και της επιφάνειας του νερού στη περιοχή της απόρριψης;
54. Βεβαίωση ότι όλες οι σχετικές βαλβίδες στο σύστημα σωληνώσεων του πλοίου έχουν κλείσει με τη συμπλήρωση της απόρριψης από την δεξαμενή καταλοίπων.

(I) ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΓΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ
ΑΝΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΣ

55. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών).
56. Ποσότητα διάθεσης από κάθε δεξαμενή
57. Μέθοδος διάθεσης:
- .1 Σε εγκαταστάσεις υποδοχής (προσδιορισμός λιμένα)
 - .2 Ανάμειξη με φορτίο.
 - .3 Μεταφορά σε άλλη(ες) δεξαμενή(νες) (προσδιορισμός δεξαμενής(ών)).
 - .4 Άλλη μέθοδος (να αναφερθεί ποιά).

(IA) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ
ΦΟΡΤΙΟΥ.

58. Θέση πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης καθαρού έρματος.
59. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών) από τις οποίες έγινε απόρριψη
60. Ήταν η (οι) δεξαμενή(νές) άδεια(ες) κατά τη συμπλήρωση της απόρριψης;
61. Θέση του πλοίου κατά τη συμπλήρωση της απόρριψης αν είναι διαφορετική απ' αυτή του 58.
62. Υπήρχε τακτικός έλεγχος της εκροής και της επιφάνειας του νερού στη περιοχή της απόρριψης;

(IB) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΚΑΘΑΡΟΥ
ΕΡΜΑΤΟΣ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ CBT)

63. Προσδιορισμός δεξαμενής (ών) από τις οποίες έγινε η απόρριψη
64. Ώρα και θέση πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης καθαρού έρματος στη θάλασσα.
65. Ώρα και θέση πλοίου κατά τη συμπλήρωση της απόρριψης στην θάλασσα.
66. Ποσότητα απόρριψης:
- .1 Στην θάλασσα' ή
 - .2 Σε εγκαταστάσεις υποδοχής (προσδιορισμός λιμένα)
67. Υπήρξε ένδειξη ανάμειξης πετρελαίου με υδάτινο έρμα πριν ή κατά την διάρκεια της απόρριψης στην θάλασσα;
68. Η απόρριψη ελεγχόταν από μετρητή περιεκτικότητας λαδιού;
69. Ώρα και θέση πλοίου όταν οι βαλβίδες που διαχωρίζουν τις δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος από τις γραμμές φορτίου και αποστράγγισης, είχαν κλείσει με τη συμπλήρωση του αερατισμού.

(ΙΓ) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- 70. Ώρα διακοπής λειτουργίας του συστήματος.
- 71. Ώρα που το σύστημα επαναλειτούργησε
- 72. Αίτια διακοπής λειτουργίας

(ΙΔ) ΤΥΧΑΙΑ Η ΑΛΛΗ ΑΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- 73. Ώρα του συμβάντος.
- 74. Λιμένας ή θέση του πλοίου την ώρα του συμβάντος.
- 75. Κατά προσέγγιση ποσότητα και είδος πετρελαίου
- 76. Περιστάσεις απόρριψης ή διαφυγής, τα αίτια αυτών και γενικές παρατηρήσεις.

(ΙΕ) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

(ΙΣΤ) ΦΟΡΤΩΣΗ ΥΓΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

- 77. Προσδιορισμός δεξαμενής(ών) που έχει(ουν) *ερματίσθει*.
- 78. Θέση πλοίου όταν ερματίστηκε.
- 79. Ολική ποσότητα έρματος που φορτώθηκε σε κυβικά μέτρα.
- 80. Παρατηρήσεις.

(ΙΖ) ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ ΥΓΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

- 81. Λόγοι ανακατανομής

(ΙΗ) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΥΓΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

- 82. Λιμένας(νες) απόρριψης υγρού έρματος.
- 83. Ονομασία ή χαρακτηρισμός εγκατάστασης υποδοχής.
- 84. Ολική ποσότητα υγρού έρματος που απορρίφθηκε σε κυβικά μέτρα
- 85. Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα επίσημης λιμενικής αρχής.

Απόφαση ΜΕΡC 16(22)

ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ
ΤΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ
ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ 1973 (ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΡΙΑ
II ΤΗΣ ΔΣ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕ-
ΤΙΚΟΥ ΜΕ ΑΥΤΗ)

Υιοθετήθηκε την 5η Δεκεμβρίου 1985

Η ΕΠΙΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 38 (α) της σύμβασης του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού που αναφέρεται στις λειτουργίες της Επιτροπής που της έχουν سپονευθεί με τις διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της διεθνούς σύμβασης του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (που στο εξής αναφέρεται σαν "σύμβαση 1973") και το άρθρο V του πρωτοκόλλου του 1978 που αναφέρεται στη σύμβαση του 1973 (που στο εξής αναφέρεται σαν το "πρωτόκολλο του 1978") τα οποία από κοινού καθορίζουν τη διαδικασία τροποποίησης του πρωτοκόλλου του 1978 και αναθέτουν στο κατάλληλο όργανο του οργανισμού την ευθύνη της εξέτασης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της σύμβασης του 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 22η σύνοδό της τις τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1978 που προτέθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της σύμβασης του 1973,

1. ΑΠΟΔΕΧΕΤΑΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2) (β) της σύμβασης του 1973 τις τροποποιήσεις στο παράρτημα του πρωτοκόλλου του 1978 (που αναφέρονται στο παράρτημα II της ΔΣ MARPOL 73/78), το καίμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της απόφασης αυτής·

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2) (στ) (iii) της σύμβασης του 1973 ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρηθεί ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 5η Οκτωβρίου 1986, εφόσον, πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο ή περισσότερα των Μερών ή των Μερών των οποίων ο συλλογικός εμπορικός στόλος αποτελεί το 50% ή περισσότερο της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, γνωστοποιήσαν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους αναφορικά με τις τροποποιήσεις·

3. ΚΑΛΕΙ τα μέρη όπως σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο 15(2) (ζ) (ii) της σύμβασης 1973 οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 5η Απριλίου 1987, όταν γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.
4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 15(2) (ε) της σύμβασης του 1973 να διαβιβάσει σε όλα τα μέρη του πρωτοκόλλου του 1978 κυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο παράρτημα.
5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα, όπως διαβιβάσει στα μέρη του Οργανισμού που δεν είναι μέρη του πρωτοκόλλου του 1978 αντίγραφα της απόφασης και του παραρτήματος αυτής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1978
ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ
ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΙΣ
ΧΗΜΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΜΑ

Κανονισμός 1Όροι

Οι παρακάτω νέες παράγραφοι (10) μέχρι (14) προστίθενται στο υπάρχον κείμενο:

(10) "Ο Διεθνής Κώδικας Χημικών Χύμα" είναι ο Διεθνής Κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες χύμα, που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC 19(22), όπως είναι δυνατόν να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό με την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές, υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της σύμβασης αυτής, που αφορά την εφαρμογή των διαδικασιών τροποποίησης προσαρτήματος ενός παραρτήματος.

(11) "Ο Κώδικας Χημικών Χύμα" είναι ο κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες χύμα, που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού με την απόφαση MEPC 20(22), όπως είναι δυνατόν να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της σύμβασης αυτής, που αφορά την εφαρμογή των διαδικασιών τροποποίησης προσαρτήματος ενός παραρτήματος.

(12) "Πλοίο κατασκευασμένο" είναι ένα πλοίο ή τρόπιδα του οποίου τίθεται ή το οποίο βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής. Ένα πλοίο που μετασκευάζεται σε χημικό δεξαμενόπλοιο, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του, θα θεωρείται σαν χημικό δεξαμενόπλοιο, που κατασκευάστηκε κατά την ημερομηνία που έρχισε αυτή η μετασκευή. Η διάταξη αυτή που αφορά τη μετασκευή δεν εφαρμόζεται σε μετατροπή πλοίου, το οποίο συμμορφώνεται με όλες τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- (α) το πλοίο κατασκευάζεται πριν από την 1 Ιουλίου 1985 και
- (β) το πλοίο φέρει πιστοποιητικό σύμφωνα με τον κώδικα χημικών χώρων για τη μεταφορά μόνον εκείνων των προϊόντων που χαρακτηρίζονται από τον κώδικα σαν ουσίες που παρουσιάζουν μόνο κινδύνους ρύπανσης.

(13) "Παρόμοιο στάδιο κατασκευής" είναι το στάδιο εκείνο στο οποίο:

- (α) αρχίζει η κατασκευή για το συγκεκριμένο πλοίο και
- (β) η συναρμολόγηση αυτού του πλοίου άρχισε συμπεριλαμβανούσα τουλάχιστον 50 τόννους ή το 1% της υπολογιζόμενης μάζας όλων των κατασκευαστικών υλικών, οποιουδήποτε από τα δύο είναι μικρότερο.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

Οι παρακάτω νέες παράγραφοι (4), (5) και (5) προστίθενται στο υπάρχον κείμενο:

- (4) Για πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1 Ιουλίου 1985 οι διατάξεις του κανονισμού 5 του παραρτήματος αυτού σχετικά με την απαίτηση απόρριψης στη θάλασσα κάτω από την ίσαλο και τη μέγιστη συγκέντρωση, επί σπόμερα του πλοίου θα εφαρμόζονται από την 1 Ιανουαρίου 1988.
- (5) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σε πλοίο οποιουδήποτε εξαρτήματος, υλικού, μέσου ή συσκευής σαν εναλλακτικού εκείνου που απαιτείται από αυτό το παράρτημα, αν αυτό το εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματική με εκείνη που απαιτείται από το παράρτημα αυτό. Μια τέτοια εξουσιοδότηση της Αρχής δεν επεκτείνεται στο να υποκαταστήσει τις λειτουργικές μεθόδους για τον αποτελεσματικό έλεγχο της απόρριψης επιβλαβών υγρών ουσιών σαν σπόμερα με εκείνες των χαρακτηριστικών σχεδίασης και κατασκευής που περιγράφονται στους κανονισμούς του παραρτήματος αυτού.
- (5) Η Αρχή η οποία επιτρέπει εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή σαν εναλλακτικό εκείνου που απαιτείται από το παράρτημα αυτό, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του κανονισμού αυτού, θα ανακοινώνει στον Οργανισμό για γνωστοποίηση στα Μέρη της σύμβασης, τα στοιχεία αυτού για ενημέρωσή τους και τυχόν αν απαιτούνται δικαστικές ενέργειες.

Κανονισμός 3Κριτέριοι και κατώτατος επιπέδων υγρών ουσιών

Στην παράγραφο (1) του υπάρχοντος κειμένου η φράση "εκτός από τον κανονισμό 3" διαγράφεται.

Κανονισμός 5Απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών

Στην παράγραφο (1) το υπάρχον κείμενο της τελευταίας πρότασης πριν από την υποπαράγραφο (α) αντικαθίσταται ως εξής:

Οποιαδήποτε ποσότητα νερού που στη συνέχεια προστέθηκε στη δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα, αν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις.

Στην παράγραφο (5) το υπάρχον κείμενο της τρίτης πρότασης αντικαθίσταται ως εξής:

Οποιαδήποτε ποσότητα νερού που στη συνέχεια προστέθηκε στη δεξαμενή θα θεωρείται σαν καθαρή και δεν θα υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων (1), (2), (3) ή (4) του κανονισμού αυτού.

Στην παράγραφο (7) το υπάρχον κείμενο της τελευταίας πρότασης πριν από την υποπαράγραφο (α) αντικαθίσταται ως εξής:

Οποιαδήποτε ποσότητα νερού που στη συνέχεια προστίθεται στη δεξαμενή μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα, αν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις.

Στην παράγραφο (8) το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (α) αντικαθίσταται ως εξής:

- (α) η δεξαμενή έχει προπλυθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες εγκεκριμένα από τον ΠΝΑ ή και η οποία καθαρίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα εκκλύσματα της δεξαμενής παραβλήθηκαν σε ευκολία υποδοχής.

Στην παράγραφο (10) η τρίτη πρόταση του υπάρχοντος κειμένου αντικαθίσταται ως εξής:

Οποιαδήποτε ποσότητα νερού που στη συνέχεια εισάγεται στη δεξαμενή θα θεωρείται καθαρή και δεν θα υπόκειται στις διατάξεις της παραγράφου (7), (8) ή (9) του κανονισμού αυτού.

Ο παρακάτω νέος κανονισμός θα προστίθεται στο υπάρχον κείμενο:

Κανονισμός 54

Διατάξεις άντλησης, σωληνώσεων και εκκρότωσης

- (1) Κάθε πλοίο που κατασκευάστηκε την ή μετά την 1 Ιουλίου 1986 θα είναι εξοπλισμένο με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεις για να εξασφαλιστεί με δοκιμή υπό ευνοϊκές συνθήκες άντλησης, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Β δεν απομένει ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 0,1 κυβικά μέτρα στις αντίστοιχες σωληνώσεις της δεξαμενής και στην περιοχή κοντά στο σημείο αναρρόφησης αυτής.
- (2) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) της παραγράφου αυτής, κάθε πλοίο που κατασκευάστηκε πριν από την 1 Ιουλίου 1986 θα είναι εξοπλισμένο με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεις για να εξασφαλιστεί με δοκιμή υπό ευνοϊκές συνθήκες άντλησης, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Β δεν απομένει ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 0,3 κυβικά μέτρα στις αντίστοιχες σωληνώσεις της δεξαμενής και στην περιοχή κοντά στο σημείο αναρρόφησης αυτής.
- (β) Μέχρι την 2α Οκτωβρίου 1994 τα πλοία που αναφέρονται στην υποπαραγραφή (α) της παραγράφου αυτής, αν δεν συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις εκείνης της υποπαραγράφου, θα είναι εξοπλισμένα με διατάξεις άντλησης και εκτίμησης της επικίνδυνης του καταλοίπου, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Β δεν απομένει στη δεξαμενή αυτή και στις αντίστοιχες σωληνώσεις ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 1 κυβικό μέτρο ή από το 1/3000 της χωρητικότητας δεξαμενής σε κυβικά μέτρα οποιοδήποτε από τα δύο είναι μεγαλύτερο.
- (3) Κάθε πλοίο που κατασκευάστηκε την ή μετά την 1 Ιουλίου 1986 θα είναι εξοπλισμένο με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεις τέτοιες που να εξασφαλίζεται, με δοκιμή υπό ευνοϊκές συνθήκες άντλησης, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Γ δεν απομένει ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 0,3 κυβικά μέτρα στις αντίστοιχες σωληνώσεις της δεξαμενής και στην περιοχή γύρω από το σημείο αναρρόφησης αυτής.

- (4) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) της παραγράφου αυτής, κάθε πλοίο που κατασκευάστηκε πριν από την 1η Ιουλίου 1986 θα είναι εξοπλισμένο με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεις για να εξασφαλιστεί με δοκιμή υπό ευνοϊκές συνθήκες άντλησης, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Γ δεν απομένει ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 0,9 κυβικά μέτρα στις αντίστοιχες σωληνώσεις της δεξαμενής και στην περιοχή γύρω από το σημείο αναρόφησης αυτής.
- (β) Εν μέχρι την 2 Οκτωβρίου 1994 τα πλοία που αναφέρονται στην υποπαραγραφή (α) της παραγράφου αυτής δεν έχουν συμμορφωθεί τουλάχιστον με τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου εκείνης πρέπει να είναι εξοπλισμένα με διατάξεις άντλησης και σωληνώσεις για να εξασφαλιστεί με δοκιμή υπό ευνοϊκές συνθήκες άντλησης και εκτίμησης της επιφάνειας του καταλοίπου, ότι σε κάθε δεξαμενή που έχει καθοριστεί για τη μεταφορά ουσιών κατηγορίας Γ δεν απομένει σ' αυτή και στις αντίστοιχες αυτής σωληνώσεις ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από 3 κυβικά μέτρα ή του 1/1000 της χωρητικότητας της δεξαμενής, οποιοδήποτε από τα δύο είναι μεγαλύτερο.
- (5) Οι συνθήκες άντλησης που αναφέρονται στις παραγράφους (1), (2), (3), και (4) του κανονισμού αυτού θα εγκριθούν από την Αρχή και θα βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό. Οι δοκιμές απόδοσης της άντλησης που αναφέρονται στις παραγράφους (1), (2), (3) και (4) του κανονισμού αυτού, θα χρησιμοποιούν νερό σαν μέσο δοκιμής, θα εγκρίνονται από την Αρχή και θα βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν απ' τον Οργανισμό. Τα κατάλοιπα που υπάρχουν στις επιφάνειες της δεξαμενής φορτίου, που αναφέρονται στις παραγράφους (2) (β) και (4) (β) του κανονισμού αυτού, θα προσδιορίζονται με βάση τα πρότυπα που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό.
- (6) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (β) της παραγράφου αυτής, οι διατάξεις των παραγράφων (2) και (4) του κανονισμού αυτού, δεν εφαρμόζονται σε πλοία που κατασκευάστηκε πριν από την 1 Ιουλίου 1986, τα οποία εκτελεί περιορισμένα ταξίδια, όπως αυτά καθορίζονται από την Αρχή μεταξύ
- (i) λιμανιών ή θερματικών σταθμών εντός της επικράτειας Κράτους Μέλους της σύμβασης αυτής· ή
- (ii) λιμανιών ή θερματικών σταθμών Κρατών Μερών της σύμβασης αυτής.

- (5) Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου αυτής, θα εφαρμόζονται μόνο σε πλοίο το οποίο κατασκευάστηκε πριν από την 1 Ιουλίου 1955 αν:
- (ι) κάθε φορά που μια δεξαμενή περιέχει υαλίες κατηγορίες Β ή Γ ή μόνον πρόκειται να πλυθεί ή να ερμητιστεί, η δεξαμενή πλένεται σύμφωνα με τη διαδικασία πρόπλυσης που έχει εγκριθεί από την Αρχή και βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, και τα εκλύματα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής·
 - (ιι) τα εκλύματα που στη συνέχεια παράγονται ή έρχομ, παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής ή απορρίπτονται στη θάλασσα σύμφωνα με τις άλλες διατάξεις του παραρτήματος αυτού·
 - (ιιι) η επάρκεια των ευκολιών υποδοχής στα λιμάνια ή τους τερματικούς σταθμούς που αναφέρονται πιο πάνω, για τους σκοπούς της παραγράφου αυτής, εγκρίνεται από τις κυβερνήσεις των Κρατών Μερών της σύμβασης αυτής στην επεκράτεια των οποίων βρίσκονται τέτοια λιμάνια και τερματικοί σταθμοί·
 - (ιiv) στην περίπτωση πλοίων που εκτελούν ταξείδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της σύμβασης αυτής, η Αρχή γνωστοποιεί στον Οργανισμό, για ενημέρωση των Μερών της σύμβασης αυτής, τα στοιχεία της εξαίρεσης για ενημέρωσή τους και της κατάλληλης ενέργειάς τους αν προβλέπονται και
 - (v) το πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με αυτό το παράρτημα επισυνάπτεται για να αποδειχθεί ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά με τέτοιες περιορισμένα ταξείδια.
- (7) Για πλοίο του οποίου τα κατασκευαστικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια που δεν απαιτείται ερμητισμός των δεξαμενών φορτίου και η πλύση των δεξαμενών απαιτείται μόνο όταν πρόκειται να γίνουν επισκευές ή δεξαμενισμός, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εξαίρεσή του από τις διατάξεις των παραγράφων (1), (2), (3) και (4) του κανονισμού αυτού, με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις συνθήκες:
- (α) η σχεδίαση, η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου εγκρίνονται από την Αρχή έχοντας υπόψη την υπηρεσία για την οποία αυτό προορίζεται·
 - (β) οποιοδήποτε απόβλητο από εκλύματα δεξαμενών το οποίο μπορεί να παραχθεί πριν από την επισκευή ή το δεξαμενισμό παραδίδεται σε ευκολία υποδοχής ή επάρκεια της οποίας εξασφαλίζεται από την Αρχή·

- (γ) το πιστοποιητικό που απαιτείται από το παράρτημα αυτό αποδεικνύει:
- (ι) ότι κάθε δεξαμενή φορτίου είναι κατάλληλη για τη μεταφορά μόνο μιας ουσίας της οποίας δίδεται το όνομα* και
 - (ιι) τα ειδικότερα στοιχεία της εξαίρεσης*
- (δ) το πλοίο πέρει κατάλληλο εγχειρίδιο εργασιών εγκεκριμένο από την Αρχή* και
- (ε) στην περίπτωση πλοίων που εκτελούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιούσια άλλων κρατών πέραν της σύμβασης αυτής, η Αρχή ανακοινώνει στον Οργανισμό για ενημέρωσή των ημερών της σύμβασης, τα στοιχεία της εξαίρεσης για ενημέρωσή τους και κατάλληλες ενέργειές τους αν προβλέπονται.

Κανονισμός 7

Ο υπάρχων τίτλος του κανονισμού αυτού αντικαθίσταται από το "Ευκολίες υποδοχής και διατάξεις εκφόρτωσης τερματικού σταθμού".

Η παρακάτω παράγραφος (3) προστίθεται στο υπάρχον κείμενο.

(3) Η κυβέρνηση κάθε μέρους της σύμβασης θα αναλαμβάνει να εξασφαλίζει ότι οι τερματικοί σταθμοί εκφόρτωσης θα διαθέτουν διατάξεις που διευκολύνουν την αποστράγγιση των δεξαμενών φορτίου των πλοίων που εκφορτώνουν επιβλαβείς υγρές ουσίες σε αυτούς. Εύκαμπτοι σωλήνες φορτίου και συστήματα σωληνώσεων του τερματικού σταθμού που περιέχουν επιβλαβείς υγρές ουσίες οι οποίες παραλήφθηκαν από πλοία τα οποία εκφορτώνουν τις ουσίες αυτές στον τερματικό σταθμό, δεν θ' αποστραγγίζονται πάλι προς το πλοίο.

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3) αριθμείται εκ νέου σαν (4) και αντικαθίσταται ως εξής:

(4) Κάθε μέρος θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό για ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών οποιαδήποτε περίπτωση όπου απαιτούνται, ευκολίες σύμφωνα με την παράγραφο (1) ή διατάξεις σύμφωνα με την παράγραφο (3) του κανονισμού αυτού, και οι οποίες καταγγέλησαν ότι είναι ανεπαρκείς.

Το υπάρχον κείμενο του κανονισμού 8 αντικαθίσταται ως εξής:

Κανονισμός 5Μέτρα ελέγχου

- (1) (α) Η κυβέρνηση κάθε Μέρους της σύμβασης θα διορίζει ή θα εξουσιοδοτεί επιθεωρητές με σκοπό την εφαρμογή του κανονισμού αυτού. Οι επιθεωρητές θα ασκούν έλεγχο σύμφωνα με τις διαδικασίες ελέγχου που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.
- (β) Ο πλοίαρχος πλοίου που μεταφέρει επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα, θα εισηγείται ότι υπάρχει συμμόρφωση με τις διατάξεις του κανονισμού 5 και του κανονισμού αυτού και ότι το βιβλίο φορτίου συμπληρώνεται σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παρωτήματος αυτού, οποτεδήποτε λαμβάνουν χώρα οι εργασίες που αναφέρονται στον κανονισμό εκείνο.
- (γ) Η εξαίρεση που αναφέρεται στην παράγραφο (2) (β), (5) (β), (6)(γ) ή (7)(γ) του κανονισμού αυτού δύναται μόνο να παρέχεται από την Κυβέρνηση του Μέρους που παραλαμβάνει από πλοίο που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Κρατών Μερών της σύμβασης αυτής. Όταν δοθεί τέτοια εξαίρεση η εν λόγω έγγραφη που γίνεται στο βιβλίο φορτίου θα οπισθογραφείται από τον επιθεωρητή που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (α) αυτής της παραγράφου.

Ουσίες κατηγορίας Α σε όλες τις περιοχές

- (2) Για τις ουσίες κατηγορίας Α εφαρμόζονται οι παρακάτω διατάξεις σε όλες τις περιοχές:
- (α) Δεξαμενή που εκφορτώθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαράγραφου (3) αυτής της παραγράφου, θα πλένεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου (3) ή (4) του κανονισμού αυτού, πριν από τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι εκφόρτωσης.
- (β) Με αίτηση του πλοιάρχου η Κυβέρνηση του Μέρους που παραλαμβάνει το φορτίο μπορεί να εξαιρέσει το πλοίο από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) αυτής της παραγράφου αν ικανοποιηθεί ότι:
- (1) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε πρόκειται να φορτωθεί με την ίδια ουσία ή με άλλη που συμβιβάζεται με την προηγούμενη ουσία και ότι η δεξαμενή δεν θα πλυθεί ή δεν θα ερμητιστεί πριν από τη φόρτωση ή
- (2) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε δεν πρόκειται να πλυθεί ή ερμητιστεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και οι διατάξεις της παραγράφου (3) ή (4) του κανονισμού αυτού εφαρμόζονται σ'ένα άλλο λιμάνι με την προϋπόθεση ότι έχει εξασφαλιστεί έγγραφα ότι στο λιμάνι εκείνο υπάρχει διαθέσιμη ευκολία υποδοχής η οποία είναι επαρκής για το φορτίο από αυτό ή

- (ιιι) τα κατάλοιπα του φορτίου εξαπομακρυνθούν με τη διαδικασία εξερισμού που έχει εγκριθεί από την Αρχή και η οποία βασίζεται στο πρότυπο που αναπτύχθηκε από τον Οργανισμό.

(3) Αν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί σύμφωνα με την υποπαράγραφο (2) (α) του κανονισμού αυτού, το απόβλητο από την εργασία πλύσης θα παραδίδεται σε ευκόλη υποδοχή το αργότερο μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στο απορριπτόμενο νερό όπως προκύπτει από τις αναλύσεις των δειγμάτων του απόβλητου που λαμβάνονται από τον επιθεωρητή, αξιολογείται ως αποδεκτή συγκέντρωση που καθορίζεται για την ουσία εκείνη στο πρόσθετο II αυτού του παραρτήματος. Όταν επιτευχθεί η απαιτούμενη απομόνωση, η συγκέντρωση κατάλοιπων των απορριπτόμενων εκπλύσεων στη δεξαμενή θα συνεχίσουν να παραμένουν στην ευκόλη υποδοχής μέχρις ότου αδειώσει η δεξαμενή. Κατάλληλες εργασίες για τις εργασίες αυτές θα γίνονται στο βιβάιο φορτίου και θα επισυμβαίνουν από τον επιθεωρητή που αναφέρεται στην παράγραφο (1) (α) του κανονισμού αυτού.

(4) Στην περίπτωση κατά την οποία η Κυβέρνηση του Πόρου όπου γίνεται η εκφόρτωση πιστεύει ότι δεν είναι πρακτικά δυνατή η μέτρηση της συγκέντρωσης της ουσίας στο απόβλητο χωρίς να προκληθεί ουκιστολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο, το Πόρο εκείνο μπορεί να αποδεχθεί εναλλακτική διαδικασία σαν ισοδύναμη εκείνης της παραγράφου (3) του κανονισμού αυτού, με την προϋπόθεση ότι:

- (α) Η δεξαμενή προπλένεται σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκριθεί από τη Αρχή και βασίζεται στο πρότυπο που αναπτύχθηκε από τον Οργανισμό· και
- (β) Ο επιθεωρητής που αναφέρεται στην παράγραφο (1) (α) βεβαιώνει στο βιβάιο φορτίου ότι:
 - (ι) έχουν αδειώσει η δεξαμενή, η ενταλία της και τα συστήματα σωληνώσεων· και
 - (ιι) η πρόπλυση έγινε σύμφωνα με τη διαδικασία πρόπλυσης που έχει εγκριθεί από την Αρχή για τη συγκεκριμένη δεξαμενή και ουσία· και
 - (ιιι) τα εκπλύματα της δεξαμενής που προέρχονται από τέτοια πρόπλυση, παραδόθηκαν σε ευκόλη υποδοχής και ότι η δεξαμενή είναι κενή.

Ουσίες κατηγορίας Β και Γ εκτός ειδικών περιοχών

(3) Για τις ουσίες κατηγορίας Β και Γ εκτός ειδικών περιοχών οι παρακάτω διατάξεις θα εφαρμόζονται:

- (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαράγραφου (β) αυτής της παραγράφου, δεξαμενή που εκφορτώθηκε προπλένεται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι εκφόρτωσης αν:

- (i) η ουσία που εκφορτώθηκε χαρακτηρίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό ότι παράγει ποσότητα καταλοίπου που δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα η οποία επιτρέπεται να απορριφθεί στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 5 (2) ή (3) του παραρτήματος αυτού, στην περίπτωση ουσιών ιδιαίτερως φορτίου αντίστοιχα, Β ή Γ ή
- (ii) η εκφόρτωση δεν γίνεται σύμφωνα με τις συνθήκες έντλησης για τη δεξαμενή, που εγκρίθηκαν από την Αρχή και βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό όπως αναφέρεται στον κανονισμό 5Α(5) του παραρτήματος αυτού, εκτός αν λαμβάνονται εναλλακτικά μέτρα που ικανοποιούν τον επιβαρυντή που μνημονεύεται στην παράγραφο (1)(c) του κανονισμού αυτού, για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο σε ποσότητες που καθορίζονται στον κανονισμό 5Α του παραρτήματος αυτού, όπως αυτός εφαρμόζεται.

Η διαδικασία πρόπλυσης που χρησιμοποιείται θα εγκρίνεται από την Αρχή και θα βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα παραγόμενα εκπλύματα της δεξαμενής θα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκφόρτωσης.

- (β) Με αίτηση του πλοιάρχου η Κυβέρνηση του λιμένος που παραλαμβάνει δύναται να εξαιρέσει το πλοίο από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (c) της παραγράφου αυτής όταν πείθεται, ότι:
 - (i) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε πρόκειται να φορτωθεί με την ίδια ουσία ή με άλλη που είναι συμβατή με την προηγούμενη ουσία και ότι η δεξαμενή δεν θα πλυθεί ούτε θα ερμητιστεί πριν από τη φόρτωση ή
 - (ii) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε δεν πρόκειται να πλυθεί ούτε να ερμητιστεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και η δεξαμενή προπλένεται σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκριθεί από την Αρχή, βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα εκπλύματα της δεξαμενής που παράγονται παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής σε άλλο λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι έγγραφα έχει εξασφαλιστεί ότι η ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκείνο είναι διαθέσιμη και επαρκής για το σκοπό αυτό ή
 - (iii) τα κατάλοιπα φορτίου θ' απομακρυνθούν με διαδικασία εξαιρετικού εγκεκριμένου από την Αρχή και η οποία βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

Ουσίες κατηγορίας Β εντός ειδικών περιοχών

(6) Για τις ουσίες κατηγορίας Β εντός ειδικών περιοχών θα εφαρμόζονται οι παρακάτω διατάξεις:

- (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (β) και (γ) της παραγράφου αυτής δεξαμενή που εκφορτώθηκε προπλένεται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι εκφόρτωσης. Η διαδικασία πρόπλυσης που χρησιμοποιείται θα εγκρίνεται από την Αρχή, θα βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα παραγόμενα εκπλύματα της δεξαμενής θα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- (β) Οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου δεν εφαρμόζονται αν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:
- (1) η ουσία κατηγορίας Β που εκφορτώθηκε χαρακτηρίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό ότι παράγει ποσότητα καταλοίπου που δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ποσότητα που μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα εκτός ειδικών περιοχών σύμφωνα με τον κανονισμό 5(2) του παραρτήματος αυτού και τα κατάλοιπα κρατούνται στο πλοίο για να απορριφθούν στη συνέχεια στη θάλασσα εκτός ειδικής περιοχής σύμφωνα με τον κανονισμό 5 (2) του παραρτήματος αυτού και
- (11) η εκφόρτωση γίνεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις άντλησης για τη δεξαμενή που εγκρίθηκαν από την Αρχή και βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, όπως αναφέρονται στον κανονισμό 5Α(5) του παραρτήματος αυτού, ή σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των εγκεκριμένων συνθηκών άντλησης, λαμβάνονται εναλλακτικά μέτρα τα οποία ικανοποιούν τον επιθεωρητή που αναφέρεται στην παράγραφο (1)(α) του κανονισμού αυτού, για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο στις ποσότητες που καθορίζονται στον κανονισμό 5Α αυτού του παραρτήματος, όπως αυτός εφαρμόζεται.
- (γ) Με αίτηση του πλοιάρχου η Κυβέρνηση του Νέου μπορεί να εξαιρέσει το πλοίο από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου αυτής, αν έχει ικανοποιηθεί ότι:
- (1) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε πρόκειται να φορτωθεί με την ίδια ουσία ή άλλη που είναι συμβατή με την προηγούμενη και ότι η δεξαμενή δεν θα πλυθεί ή θα ερμητιστεί πριν από τη φόρτωση ή

- (ιι) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε δεν πρόκειται να πλυθεί ούτε να ερμητιστεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και η δεξαμενή προπλένεται σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκριθεί από την Αρχή και βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό τα δε εκπλύματα που παράγονται παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής σε άλλο λιμάνι με την προϋπόθεση ότι έγγραφος έχει εξασφαλιστεί ότι η ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκείνο είναι διαθέσιμη και επαρκής για το σκοπό αυτό· ή
- (ιιι) τα κατάλοιπα φορτίου θα απομακρυνθούν με διαδικασία εξαιρετικού εγκεκριμένου από την Αρχή η οποία θα βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

Ουσίες κατηγορίας Γ εντός ειδικών περιοχών

- (7) Για τις ουσίες κατηγορίας Γ θα εφαρμόζονται εντός ειδικών περιοχών οι παρακάτω διατάξεις:
- (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (β) και (γ) της παραγράφου αυτής δεξαμενή που εκφορτώθηκε προπλένεται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι εκφόρτωσης, αν:
- (ι) η ουσία κατηγορίας Γ που εκφορτώθηκε χαρακτηρίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό ότι παράγει ποσότητα καταλοίπου μεγαλύτερη από τη μέγιστη ποσότητα η οποία μπορεί να απορριφθεί στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 5(5) του παραρτήματος αυτού· ή
- (ιι) η εκφόρτωση δεν γίνεται σύμφωνα με τις συνθήκες άντλησης που έχουν εγκριθεί για τη δεξαμενή από την Αρχή και βασίζονται σε πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, όπως αναφέρονται στον κανονισμό 5Α (5) του παραρτήματος αυτού, εκτός αν έχουν ληφθεί εναλλακτικά μέτρα τα οποία ικανοποιούν τον επιθεωρητή που αναφέρεται στην παράγραφο (1) (α) του κανονισμού αυτού, για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο στις ποσότητες που καθορίζονται στον κανονισμό 5Α του παραρτήματος αυτού, όπως αυτές εφαρμόζονται.
- Η διαδικασία πρόπλυσης που χρησιμοποιείται θα εγκρίνεται από την Αρχή, θα βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα εκπλύματα των δεξαμενών που παράγονται θα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκφόρτωσης.

- (β) Οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου αυτής δεν εφαρμόζονται όταν ικανοποιούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:
- (ι) η ουσία κατηγορίας Γ που εκφορτώθηκε χαρακτηρίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό ότι παράγει ποσότητα καταλοίπου που δεν υπερβίνει τη μέγιστη ποσότητα που μπορεί να υποριθισθεί στη θάλασσα εκτός ειδικών περιοχών σύμφωνα με τον κανονισμό 5 (3) του παραρτήματος αυτού, και τα κατάλοιπα κρατούνται στο πλοίο για να απορριφθούν στη συνέχεια στη θάλασσα εκτός ειδικής περιοχής σύμφωνα με τον κανονισμό 5(3) του παραρτήματος αυτού και
 - (ιι) η εκφόρτωση γίνεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις άντλησης για την δεξαμενή που εγκρίθηκαν από την Αρχή και βασίζονται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, όπως αναφέρονται στον κανονισμό 5Α (5) του παραρτήματος αυτού, ή σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η ικανοποίηση των απαιτήσεων των συγκεκριμένων συνθηκών άντλησης, λαμβάνονται εναλλακτικά μέτρα τα οποία ικανοποιούν τον επιθεωρητή που αναφέρεται στην παράγραφο (1)(α) του κανονισμού αυτού, για την απομάκρυνση των καταλοίπων φορτίου από το πλοίο στις ποσότητες που καθορίζονται στον κανονισμό 5Α αυτού του παραρτήματος, όπως αυτός εφαρμόζεται.
- (γ) Με αίτηση του πλοιάρχου η κυβέρνηση του κέρους που παραλαμβάνει μπορεί να εξαιρέσει το πλοίο από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου αυτής, αν έχει ικανοποιηθεί ότι:
- (ι) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε πρόκειται να φορτωθεί με την ίδια ουσία ή άλλη που είναι συμβιβαστή με την προηγούμενη και ότι η δεξαμενή δεν θα πλυθεί ή θα ερμητιστεί πριν από τη φόρτωση· ή
 - (ιι) η δεξαμενή που εκφορτώθηκε δεν πρόκειται να πλυθεί ούτε να ερμητιστεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και η δεξαμενή προπλένεται σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει εγκριθεί από την Αρχή και βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και τα εκπλύματα της δεξαμενής που παράγονται παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής σε άλλο λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι άγγραφς έχει εξασφαλιστεί ότι η ευκολία υποδοχής στο λιμάνι εκείνο είναι διαθέσιμη και επαρκής για το σκοπό αυτό· ή
 - (ιιι) τα κατάλοιπα φορτίου θα απομακρυνθούν με διαδικασία εξερισμού συγκεκριμένη από την Αρχή που θα βασίζεται στα πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

Ουσίες κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές

(6) Για τις ουσίες κατηγορίας Δ δεξαμενή που εκφορτώθηκε ή θα πλένεται και τα εκπλύματα αυτής που παράγονται θα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής, ή τα κατάλοιπα που απομένουν στη δεξαμενή θα βρακώνονται και θα απορρίπτονται στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 5 (4) του παραρτήματος αυτού.

Απόρριψη από δεξαμενή καταλοίπων

(9) Οποιαδήποτε ποσότητα καταλοίπων που κρατείται σε δεξαμενή καταλοίπων, περιλαμβανομένων και εκείνων που προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του εντλιοστασίου φορτίου, τα οποία περιέχουν ουσίες κατηγορίας Α, ή εντός ειδικής περιοχής είτε πρόκειται για ουσία κατηγορίας Α ή Β, θα παραδίδονται σε ευκολία υποδοχής σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5(1), (7) ή (8) του παραρτήματος αυτού, οποιαδήποτε εφαρμόζεται.

Κανονισμός 9Ειβάλα φορτίου

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου (2)(ι) μέχρι (ιχ) αντικαθίσταται από το εξής:

- (ι) φόρτωση φορτίου
- (ιι) εσωτερική μεταφορά φορτίου
- (ιιι) εκφόρτωση φορτίου
- (ιiv) καθαρισμός δεξαμενών φορτίου
- (iv) ερμητισμός δεξαμενών φορτίου
- (vi) απόρριψη έρματος από δεξαμενές φορτίου
- (vii) ειςθέση των καταλοίπων σε ευκολίες υποδοχής
- (viii) απόρριψη στη θάλασσα ή απομάκρυνση με εξαιρεισμό σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 5 αυτού του παραρτήματος.

Στο υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3), η αναφορά στο "Άρθρο 7" αντικαθίσταται από το "άρθρο 8".

Στη δεύτερη πρόταση του υπάρχοντος κειμένου της παραγράφου (5), οι λέξεις "έτσι πλοίο είναι επανδρωμένο" διαγράφονται.

Στην τρίτη πρόταση του υπάρχοντος κειμένου της παραγράφου (5), το "1973" διαγράφεται και παρατίθενται οι λέξεις "ή ένα πιστοποιητικό που αναφέρεται στον κανονισμό 12Α του παραρτήματος αυτού".

Στη δεύτερη πρόταση του υπάρχοντος κειμένου της παραγράφου (6), η λέξη "δύο" αντικαθίσταται με τη λέξη "επί" .

Τα υπάρχοντα κείμενα των κανονισμών 10 μέχρι 12 αντικαθίσταται ως εξής:

Κανονισμός 12

Επιθεωρήσεις

- (1) Πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα υπόκεινται στις επιθεωρήσεις που καθορίζονται παρακάτω:
- (α) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το πιστοποιητικό που απαιτείται από τον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού εκδοθεί για πρώτη φορά, και η οποία περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και των υλικών στην έκταση κατά την οποία το πλοίο καλύπτεται από το παράρτημα αυτό. Η επιθεώρηση αυτή θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά ανταποκρίνονται πλήρως στις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις του παραρτήματος αυτού.
- (β) Περιοδικές επιθεωρήσεις σε χρονικά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά δεν υπερβαίνουν τα πέντε χρόνια, και που θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά ανταποκρίνονται πλήρως στις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις του παραρτήματος αυτού.
- (γ) Τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση κατά τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού που θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, οι αντλίες και δίκτυα σωληνώσεων ανταποκρίνονται πλήρως στις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις αυτού του παραρτήματος και βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση. Στις περιπτώσεις που μόνο μια ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού, αυτή δεν θα πραγματοποιείται εναντίον των έξι μηνών προ, ούτε αργότερα των έξι μηνών από την ημερομηνία του μέσου της χρονικής περιόδου ισχύος του πιστοποιητικού. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα επιβεβαιώνονται στο πιστοποιητικό, που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού.

- δ) Μια ετήσια επιθεώρηση εντός τριών μηνών πριν ή μετά την ημέρα και το μήνα της ημερομηνίας έκδοσης του πιστοποιητικού και η οποία θα περιλαμβάνει γενική εξέταση για να εξασφαλιστεί ότι η κατασκευή, τα εξοπλήματα, οι διατάξεις και τα υλικά παραμένουν από κάθε άποψη σε ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Τέτοιες ετήσιες επιθεωρήσεις θα οписываются στο πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παρόντος τμήματος αυτού.
- (2) (α) Επιθεωρήσεις πλοίων αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων του παραρτήματος αυτού, θα γίνονται από αρμόδια όργανα της Αρχής. Η Αρχή μπορεί οποιαδήποτε να εμπιστευτεί τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων είτε σε επιθεωρητές που διορίζονται για το σκοπό αυτό είτε σε αναγνωρισμένους από αυτό οργανισμούς.
- (β) Η Αρχή που διορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρίζει οργανισμούς για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και ελέγχων όπως ορίζεται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής, οφείλει τουλάχιστον να εξουσιοδοτεί κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο οργανισμό να:
- (i) απαιτεί επισκευές σ' ένα πλοίο και
 - (ii) πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και ελέγχους, αν ζητηθούν, από τις αρμόδιες Αρχές του λιμένα κατάπλου.
- Η Αρχή θα γνωστοποιεί στον οργανισμό τις ειδικές ευθύνες και τις προϋποθέσεις της εξουσιοδότησης που παρέχεται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς για την αποστολή στα Μέρη της σύμβασης αυτής και για την ενημέρωση των αρμόδιων οργάνων τους.
- (γ) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται βασικά προς τα στοιχεία του πιστοποιητικού, ή ότι η κατάσταση του είναι τέτοια που αυτό δεν δύναται να ταξιδεύσει χωρίς να αντιπροσωπεύει ένα λογικό κίνδυνο βλάβης για το θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ο επιθεωρητής ή ο οργανισμός θα εξασφαλίζει αμέσως ότι λήφθηκαν μέτρα αποκατάστασης και θα ενημερώνει σε εύθετο χρόνο την Αρχή. Αν οι ενέργειες αποκατάστασης δεν γίνουν το πιστοποιητικό ανακαλείται και η Αρχή αμέσως θα ενημερώνεται και αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου μέρους επίσης θα ενημερώνονται αμέσως οι αρμόδιες Αρχές του λιμένα κατάπλου. Όταν ένα αρμόδιο όργανο της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός ενημερώσει τις αρμόδιες Αρχές του λιμένα κατάπλου, η ενδιαφερόμενη κυβέρνηση του λιμένα αυτού θα παρέχει στο αρμόδιο όργανο, επιθεωρητή ή οργανισμό,

την απαραίτητη βοήθεια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό. Όπου αυτό εφαρμόζεται, η ενδιαιερόμενη Κυβέρνηση του λιμένα κατάπλου θα λάβει τέτοια μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν θ'αποπλεύσει μέχρις ότου αυτό δύναται να ταξιδεύσει ή να αποπλεύσει από το λιμάνι για να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη επισκευαστική βάση χωρίς να προκαλεί οδυκεβλόγητη απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

- (3) Σε κάθε περίπτωση η ενδιαιερόμενη Αρχή θα γνωρίζει πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και του ελέγχου και θ'αναλαμβάνει να εξασφαλίζει τις απαραίτητες διευθετήσεις για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής:
- (3) (α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρούνται κατά τρόπο που συμμορφώνονται με τις διατάξεις της σύμβασης αυτής για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από κάθε άποψη παραμένει ικανό να ταξιδεύει χωρίς να παρουσιάζει οδυκεβλόγητη απειλή βλάβης για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- (3) Μετά την ολοκλήρωση κάθε επιθεώρησης του πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο 1 του κανονισμού αυτού, δεν θα γίνεται καμιά αλλαγή στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, τις διατάξεις ή το υλικό που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την απευθείας αντικατάσταση εξοπλισμού και εξαρτημάτων.
- (γ) Όταν λαμβάνει χώρα ατύχημα σε πλοίο, ή διαπιστώνεται κάποιο ελάττωμα το οποίο βασικά επηρεάζει την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του, που καλύπτεται από αυτό το παράτημα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θα το αναφέρει με την πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, στον αναγνωρισμένο οργανισμό ή στον διορισμένο επιθεωρητή τον υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού, ο οποίος θα αρχίσει έρευνα για να αποφασίσει αν η επιθεώρηση που απαιτείται από την παράγραφο(1) του κανονισμού αυτού είναι αναγκαία. Αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι άλλου μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης επίσης θ'αναφέρει αμέσως στις αρμόδιες Αρχές του λιμένα κατάπλου και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξεκριώσει ότι έχει γίνει τέτοια αναφορά.

Κατανομή 11Έκδοση του πιστοποιητικού

- (1) Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη Μεταφορά Υγρών Επιβλαβών Ουσιών Χύμα θα εκδίδεται ύστερα από επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 19, του παραρτήματος αυτού, σε κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα και το οποίο εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων μερών της σύμβασης.
- (2) Τέτοιο πιστοποιητικό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή είτε από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό θεόνητος εξουσιοδοτημένο από αυτή. Σε οποιαδήποτε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.
- (3)(α) Η Κυβέρνηση Μέρους της σύμβασης δύναται με αίτηση της Αρχής να ζητήσει την επιθεώρηση ενός πλοίου και αν ικανοποιηθεί ότι αυτό συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παραρτήματος αυτού, θα εκδώσει ή θα εξουσιοδοτήσει για την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης για την μεταφορά Υγρών Επιβλαβών Ουσιών Χύμα στο πλοίο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις αυτού του παραρτήματος.
- (β) Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης θα διαβιβάζονται το ταχύτερο δυνατό στην αιτούσα Αρχή.
- (γ) Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται με τον τρόπο αυτό θα περιέχει δήλωση που αναφέρει ότι αυτό εκδόθηκε με αίτηση της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και αναγνώριση όπως το πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο (1) του κανονισμού αυτού.
- (δ) Δεν θα εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύμα σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος της σύμβασης.
- (4) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύμα θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα της χώρας που το εκδίδει, σε τύπο που αντιστοιχεί με το υπόδειγμα που δίδεται στο προσάρτημα του παραρτήματος αυτού. Αν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι ούτε η Αγγλική, ούτε η Γαλλική, το κείμενο θα περιέχει μετάφραση σε μια από τις γλώσσες αυτές.

Κανονισμός 12Διάρκεια πιστοποιητικού

(1) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης για τη Ναυτοσύνη Επιβατικών Υγρών Ουσιών Χύμα θα εκδίδεται για τη χρονική περίοδο που καθορίζεται από την Αρχή, η οποία δεν θα είναι μεγαλύτερη των πέντε ετών από την ημερομηνία έκδοσης.

(2) Το πιστοποιητικό θα παύει να ισχύει αν λάβουν χώρα σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τα συστήματα, τα εξαρτήματα ή τα υλικά που απαιτούνται χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός αν πρόκειται για απευθείας αντικατάσταση εξοπλισμού ή εξαρτημάτων ή αν δεν πραγματοποιήθηκαν οι ενδιάμεσες ή ετήσιες επιθεωρήσεις όπως αυτές καθορίζονται από την Αρχή σύμφωνα με τον κανονισμό 10 (1) (γ) ή (δ) του παραρτήματος αυτού.

(3) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε πλοίο παύει επίσης να ισχύει με την αλλαγή της σημαίας αυτού σε σημαία άλλου κράτους. Το νέο πιστοποιητικό θα εκδίδεται μόνο όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει αυτό είναι πλήρως ικανοποιημένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του κανονισμού 10(3)(α) και (β) του παραρτήματος αυτού. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας μεταξύ κρατών, αν ζητηθεί και εντός τριών μηνών μετά την αλλαγή της σημαίας, η Κυβέρνηση του κράτους, του οποίου τη σημαία προηγούμενα έφερε το πλοίο, διαβιβάζει το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφο του πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή και αν είναι διαθέσιμο, το αντίγραφο της σχετικής έκθεσης επιθεώρησης.

Ο παρακάτω νέος κανονισμός 12Α προστίθεται στο υπάρχον κείμενο:

Κανονισμός 12ΑΕπιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικού χημικών δεξαμενόπλοιων

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των κανονισμών 10, 11 και 12 του παραρτήματος αυτού, χημικά δεξαμενόπλοια που επιθεωρήθηκαν και έλαβαν πιστοποιητικό από κράτος μέλος της σύμβασης αυτής, σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύμα ή του Κώδικα Χημικών Χύμα, όπως ισχύουν, θα θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τις παραπάνω απαιτήσεις και το πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με εκείνο τον Κώδικα θα έχει την ίδια ισχύ και αναγνώριση όπως το πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού.

Κανονισμός 13

Απαιτήσεις για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από ατυχήματα.

Το υπάρχον κείμενο του κανονισμού 13 αντικαθίσταται ως εξής:

- (1) Η σχεδίαση, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η λειτουργία των πλοίων που μεταφέρουν χύμα επιβλαβείς υγρές ουσίες κατηγορίας Α, Β και Γ, θα είναι τέτοια ώστε να περιορίζεται η ανεξέλεγκτη απόρριψη τέτοιων ουσιών στη θάλασσα.
- (2) Χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1935 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύμα.
- (3) Χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 1986 θα συμμορφώνονται με τις εξής απαιτήσεις:
 - (α) Τα παρακάτω χημικά δεξαμενόπλοια θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα Χημικών Χύμα όπως ισχύει για τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1.7.2 εκείνου του κώδικα:
 - (i) πλοία για τα οποία το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε την ή μετά την 2 Νοεμβρίου 1973 και τα οποία εκτελούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων κρατών μερών της σύμβασης* και
 - (ii) πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1983 που εκτελούν αποκλειστικά ταξίδια μεταξύ λιμανιών ή τερματικών σταθμών εντός της χώρας τη σημαία της οποίας φέρουν.
 - (β) Τα παρακάτω χημικά δεξαμενόπλοια θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα Χημικών Χύμα όπως ισχύει σε πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1.7.3 εκείνου του κώδικα:
 - (i) πλοία για τα οποία το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε πριν από την 2 Νοεμβρίου 1973 και τα οποία εκτελούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων κρατών μερών της σύμβασης* και
 - (ii) πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1 Ιουλίου 1983 τα οποία εκτελούν ταξίδια μεταξύ λιμανιών ή τερματικών σταθμών εντός του κράτους της σημαίας : την οποία φέρουν, εκτός εκείνων των πλοίων με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1.500 κοχ. η συμμόρφωση με τον κώδικα σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό, δεν θα πραγματοποιείται αργότερα από την 1 Ιουλίου 1984.

- (4) Σχετικά με πλοία άλλα εκτός των χημικών δεξαμενοπλοίων, τα οποία μεταφέρουν χύμα επιβλαβείς ουσίες κατηγορίας Α, Β ή Γ, η Αρχή θα θεσπίσει κατάλληλα μέτρα που βασίζονται στις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό για να εξασφαλιστεί ότι αυτά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου (1) του κανονισμού αυτού.

Ο παρακάτω νέος κανονισμός 14 προστίθεται στο υπάρχον κείμενο:

Κανονισμός 14

Μεταφορά και απόρριψη ουσιών που προσομοιάζουν με πετρέλαιο

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των άλλων κανονισμών του παραρτήματος αυτού, επιβλαβείς υγρές ουσίες που προσδιορίζονται στο προσάρτημα II του παραρτήματος αυτού σαν επιπτευσες στην κατηγορία Γ ή Δ και χαρακτηρίζονται από τον Οργανισμό σαν ουσίες που προσομοιάζουν με το πετρέλαιο σύμφωνα με τα κριτήρια που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, είναι δυνατόν να μεταφέρονται από πετρελαιοφόρο όπως αυτό καθορίζεται στο παράρτημα I της σύμβασης και να απορρίπτονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος I της σύμβασης αυτής, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- (α) το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παραρτήματος I της σύμβασης αυτής όπως ισχύει για πλοία μεταφοράς προϊόντων που ορίζονται σε εκείνο το παράρτημα·
- (β) το πλοίο φέρει Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, το συμπλήρωμα Β και το πιστοποιητικό οπισθογραφείται για να αποδεικνύει ότι το πλοίο μπορεί να μεταφέρει ουσίες που προσομοιάζουν με πετρέλαιο σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, και η οπισθογράφιση περιλαμβάνει κατάλογο των ουσιών που προσομοιάζουν με πετρέλαιο τις οποίες επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο·
- (γ) στην περίπτωση ουσιών κατηγορίας Γ το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σε περίπτωση ευστάθειας βλάβης πλοίου τύπου 3 του:
- (i) Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύμα στην περίπτωση πλοίου που κατασκευάστηκε την ή μετά την 1 Ιουλίου 1986· ή
 - (ii) Κώδικα Χημικών Χύμα, όπως ισχύει σύμφωνα με τον κανονισμό 13 αυτού του παραρτήματος, στην περίπτωση πλοίου που κατασκευάστηκε πριν από την 1 Ιουλίου 1986· και
- (δ) ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου του συστήματος ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου του πλοίου είναι εγκεκριμένος από την Αρχή, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των ουσιών οι οποίες πρόκειται να μεταφερθούν και που προσομοιάζουν με πετρέλαιο.

Π Ρ Ο Σ Α Ρ Τ Η Μ Α ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΓΡΩΝ ΕΠΙΒΑΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΜΑ

Substance	Ουσία	Αριθμός Η.Σ.	Κατηγορία ή κατηγορίες για λειτουργική απόρριψη	Απεριμέτρουσα συγγέντρωση (ποσότητα επί τους εκατό βάρους)
Acetaldehyde	Ακεταλδεΐδη	1089	Καν. 3 Παράρτ. ΙΙ	Καν. 5(1) Παράρτ. ΙΙ
Acetic acid	Οξικό οξύ	2709*		
Acetic anhydride	Οξικός ανυδρίτης	2790*	Καν. 5(1) Παράρτ. ΙΙ	Καν. 5(7) Παράρτ. ΙΙ
Acetone cyanohydrin	Κυανούβρινη ακετόνη	1715		
Acetophenone	Ακετοφαινόνη	1541	ΙΙ	ΙΙΙ Εκτός εκ- δεκής εκ- μολής
Acetyl chloride	Ακετυλοχλωρίδιο	1717		
Acrylamide solution (50% or less)	Διάλυμα ακρυλαμίδης (50% ή λιγότερο)	2074	D	0.1
Acrylic acid	Ακρυλικό οξύ	2210		
Acrylonitrile	Ακρυλονιτρίλιο	1093	B	0.05
Adiponitrile	Αδικοπιτρίλιο	2205		
Alcohols, C ₄ , C ₅ , C ₆ mixtures	Μίγματα αλκοολών C ₄ , C ₅ , C ₆		D	
Alcohols, C ₅ , C ₆ as individual alcohols	Αλκοόλες, C ₅ , C ₆ (μεμονωμένες αλκοόλες)			

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Alcohols C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ as individuals and mixtures	Αλκοόλες C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ μεμονωμένες και σε μίγματα		B		
Alcohols C ₇ , C ₈ , C ₉ , as individuals and mixtures	Αλκοόλες C ₇ , C ₈ , C ₉ μεμονωμένες και σε μίγματα		C		
Alcohol ethoxylate (higher secondary)	Αλκοολικός αιθοξυλικός εστέρας (υψηλότερα δευτεροταγή)		D		
Alcohol (C ₁₃ /C ₁₅) poly (3-11) ethoxylates	Αλκοολικός (C ₁₃ /C ₁₅) πολυ (3-11) αιθοξυλικός εστέρας		B		
Alkylacrylate vinyl pyridine copolymer in toluene	Αλκυλακρυλικός βινυλοπυριδινικός εστέρας, συμπολυμέρες σε τολουόλιο		(C)		
Alkylamine mixtures	Μίγματα αλκυλαμίνης		C		
Alkyl (C ₉ -C ₁₇) benzene mixtures (straight or branched chain)	Αλκυλικά μίγματα (C ₉ -C ₁₇) του βενζολίου (ευθύγραμμης ή διακλαδούμενης αλυσού)		D		
Alkyl benzene sulphionate (branched chain)	Αλκυλοβενζοσουλφονικός εστέρας (διακλαδούμενης αλυσού)		B		
Alkyl benzene sulphionate (straight chain)	Αλκυλοβενζοσουλφονικός εστέρας (ευθύγραμμης αλυσού)		C		
Alkyl benzene sulphonic acid	Αλκυλοβενζοσουλφονικό οξύ	2584	C		
Allyl alcohol	Αλλυλαλκοόλη	2586	E		
Allyl chloride	Αλλυλοχλωρίδιο	1098	B		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	2-(2-Αμινοαιθέθυ) αιθανόλη	1100	D		
Aminoethylethanol-amine	Αμινοαιθυλεθανολικά μίξη	3055	(D)		
N-Aminoethylpiperazine	N-Αμινοαιθυλοπιπεραζίνη		D		
Ammonia aqueous (28% or less)	Ένυδρη αμμωνία (28% ή λιγότερο)	2815	D		
Ammonium nitrate solution (93% or less)	Διαλύμα νιτρικού αμμωνίου (93% ή λιγότερο)	2672*	C		
Ammonium sulphate solution	Διάλυμα θειικού αμμωνίου	2426	D		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Ammonium sulphide solution (45% or less)	Αλάτιμα θειούχου αμμωνίου (45% ή λιγότερο)	2683	B		
Amylacetate, commercial	Εμπορικός οξικός αμυλεστέρας	1104	C		
n-Amylacetate	n-Οξικός αμυλεστέρας	1104	C		
sec-Amylacetate	sec-Αμυλεξικός εστέρας	1104	C		
n-Amylalcohol	n-Αμυλαλκοόλη	1105	D		
sec-Amylalcohol	sec-Αμυλαλκοόλη	1105	D		
Amylalcohol, primary	Αμυλαλκοόλη, πρωτοταγής	1105	D		
Aniline	Ανιλίνη	1547	C		
Benzaldehyde	Βενζαλδεΐδη		C		
Benzene and mixtures having 10% benzene or more	Βενζόλιο και μίγματα περιέχοντα 10% βενζόλιο ή περισσότερο	1114** 2225	C D		
Benzene sulphonyl chloride	Χλωριούχο βενζοσυλφο νύλιο		C		
Benzyl acetate	Οξικός βενζυλεστέρας		C		
Benzyl alcohol	Βενζυλαλκοόλη	1738	C		
Benzyl chloride	Βενζυλοχλωριούδο		B		
Butene oligomer	Ολιγομερές βουτένιο	1123	D		
n-Butyl acetate	n-Βουτυλοξικός εστέρας	1123	D		
sec-Butyl acetate	sec-Βουτυλοξικός εστέρας	2348	D		
n-Butyl acrylate	n-Βουτυλακρυλικός εστέρας	1125	C		
Butylamine (all isomers)	Βουτυλαμίνη (όλα τα ισομερή)	(normal) 1214(iso)		0.1	0.05
Butyl benzyl phthalate	Βουτυλβενζυλοφθαλικός εστέρας		A		
n-Butyl butyrate	n-Βουτυλοβουτυρικός εστέρας		(B)		
Butyl/Decyl/Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture	Βουτυλο/δεκακυλ/εετυλ/εικοσυλ μεθυακρυλικός εστέρας μίγμα		D		
Butylene glycol	Βουτυλενογλυκόλη	3022	D		
1,2-Butylene oxide	1,2-Βουτυλενοξείδιο	1149	C		
n-Butyl ether	n-Βουτυλαιθέρας		C		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Butyl lactate	Βουτυλογαλακτικός εστέρας		D		
Butyl methacrylate	Βουτυλομεθακρυλικός εστέρας	1129	D		
n-Butyraldehyde	n-Βουτυραλδεϋδή	2020	B		
Butyric acid	Βουτυρικό οξύ		B		
Gamma-Butyrolactone	Γαμμα-Βουτυρολακτόνη		D		
Calcium alkyl salicylate	Αλκυλοσαλικυλικό ασβεστόιο		D		
Calcium chloride solution	Διάλυμα χλωριούχου ασβεστίου		D		
Calcium hydroxide solution	Διάλυμα υδροξειδίου του ασβεστίου		D		
Calcium hypochlorite solution	Διάλυμα υποχλωριώδους ασβεστίου		B		
Calcium naphthenate in mineral oil	Ναφθενικό ασβεστόιο σε ορυκτό έλαιο		A	0.1	0.05
Camphor oil	Έλαιο κηφοράς	1130	B		
Caprolactam	Καπρολακτάμη		D		
Carbolic oil	Καρβολικό έλαιο	1131	A	0.1	0.05
Carbon disulphide	Διθειάνθρακας	1046	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	Τετραχλωριούχος άνθρακας		B		
Cashew nut shell oil (untreated)	Έλαιο κέλυφους υνδικού καρυδιού (ακατέργαστο)		D		
Castor oil	Καστορέλαιο		D		
Chloroacetic acid	Χλωροξετικό οξύ	1750	C		
Chloroacetone	Χλωροακετόνη	1695	C		
Chlorobenzene	Χλωροβενζόλιο	1134	B		
Chloroform	Χλωροφόρμιο	1088	B		
1-Chloroheptane	1-Χλωροεπτάνιο		A	0.1	0.05
Chlorohydrins, crude	Χλωροϋδρίνες, ακατέργαστες	1578	(D)		
o-Chloronitrobenzene	o-Χλωρονιτροβενζόλιο	2511	B		
2-Chloropropionic acid	2-Χλωροπροπιονικό οξύ		(c)		

Substance	Όνομα	I	II	III	IV
p-Chloropropionic acid	p-Χλωροπροπιονικό οξύ	1754	(C)		
Chlorosulphonic acid	Χλωροσουλφονικό οξύ	2238	C		
m-Chlorotoluene	m-Χλωροτολουόλιο	2238	B	0.1	0.05
o-Chlorotoluene	o-Χλωροτολουόλιο	2238	A		
p-Chlorotoluene	p-Χλωροτολουόλιο	2238	B		
Chlorotoluene (mixed isomers)	Χλωροτολουόλιο (αναμιγμένα ισομερή)	2238	A	0.1	0.05
Choline chloride solution	Διάλυμα χλωροχολίνης		D		
Citric acid	Κιτρικό οξύ		D		
Coal tar naphtha solvent	Νάφθα λιθανθρακώδεις διαλυτικά		B		
Cobalt naphthenate in solvent naphtha	Ναφθαλνικό κοβάλτιο σε διάλυμα νάφθας		A	0.1	0.05
Coconut oil	Καρυδέλαια		D		
Coconut oil, fatty acid methyl ester	Καρυδέλαια, μεθυλεστέρας λιπαρού οξέος		D		
Cod liver oil	Ηπατοχούελο (βακαλόου)		D		
Corn oil	Αραβοσιτέλειο		D		
Cotton seed oil	Βαμβακοκαρόλειο		D		
Creosote (coal tar)	Κρεοζώτο (λιθανθρακώδεις)		(C)		
Creosote (wood)	Κρεζώτο (ξύλου)	2076	A	0.1	0.05
Cresol (mixed isomers)	Κρεζόλη (αναμιγμένα ισομερή)	2076	A	0.1	0.05
Cresyl diphenyl phosphate	Φωσφορεσουλδοβ-φβνυλσοτρίφας	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	Κρεσουλκό οξύ	2076	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	Κροτοναλδεΐδη	1143	B		
Cycloheptane	Κυκλοεπτάνιο	2241	D		
Cyclohexane	Κυκλικό ξάνιο	1145	C		
Cyclohexane/Cyclohexanol mixture	Μίγμα/κυκλοεξανόου/κυκλοεξανόλης	1145	C		
Cyclohexanol	Κυκλοεξανόλη	1915	C		
Cyclohexanone	Κυκλοεξανόνη	1915	D		

Substance	Όνομα	I	II	III	IV
Cyclohexylamine	Κυκλοεξυλαμίνη	2357	C		
p-Cymene	p-Κυμένιο	2046	(D)		
Decalhydronephthalene	Δεκαϰυδρόναφθαλιόλιο	1147	B		
n-Isicaldehyde	n-Δεκαλδεϰύδη		(D)		
Decane	Δεκάλιο		B		
Decene	Δεκέλιο		A	0.1	0.05
Decylalcohol	Δεκαϰυλοαλκοϰολικός εστέρας				
(all isomers)	Δεκαϰυλοαλκοϰλη				
Diacetone alcohol	(όλα τα ισομερή)		B		
Dialkyl (C ₇ -C ₉)	Διαϰετοναλκοϰλη	1148	D		
phthalates	Φθαλική				
Dialkyl (C ₉ -C ₁₃)	διαλκϰύλια (C ₇ -C ₉)		(D)		
phthalates	Φθαλική				
Dibenzyl ether	διαλκϰύλια (C ₉ -C ₁₃)				
Dibutylamine	Διβενζυλαιθέρας		(C)		
Dibutyl phthalate	Διβουτυλαμίνη		C		
m-Dichlorobenzene	Διβουτυλοφθαλιόλιο		A	0.1	0.05
o-Dichlorobenzene	m-Διϰλωροβενζόλιο		B		
1,1-Dichloroethane	o-Διϰλωροβενζόλιο	1591	B		
1,2-Dichloroethylene.	1,1-Διϰλωροαιθανόλιο	2362	B		
Dichloroethyl ether	1,2-Διϰλωροαιθυλέλιο	1150	(D)		
1,6-Dichlorohexane	Διϰλωροαιθυλαιθέρας	1916	B		
2,2-Dichloroisopropyl ether	1,6-Διϰλωροεξάνιο		B		
Dichloromethane	2,2-Διϰλωροϊσοϰορϰυλαιθέρας		C		
2,4-Dichlorophenol	Διϰλωρομεθάνιο	2490	D		
2,4-Dichlorophenoxy-	2,4-Διϰλωροφαινύλη	1593			
acetic acid	2,4-Διϰλωροφαινύλιο	2021	A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy	2,4-Διϰλωροφαινύλιο		(A)	0.1	0.05
acetic acid, diethan-	2,4-Διϰλωροφαινύλιο οξύ				
olamine salt solution	δύλυμα άλατες διαυθα-				
2,4-Dichlorophenoxy acetic acid, dimethylamine salt	νολαμίνης		(A)	0.1	0.05
(70% or less) solution	2,4-Διϰλωροφαινύλιο οξύ, δύλυμα (70% ή λιγώτερο) άλας διμεθυλαμίνης		(A)	0.1	0.05

Substance	Όνομα	I	II	III	IV
2,4-Dichlorophenoxy-acetic acid, triisopropanolamine salt solution	2,4- Διχλωροφαινοξυοξικό οξύ διάλυμα άλατος τριισοπροπανολαμίνης			0.1	0.05
1,1-Dichloropropane	1,1- Διχλωροπροπάνιο	1279	(A)		
1,2-Dichloropropane	1,2- Διχλωροπροπάνιο		B		
1,3-Dichloropropane	1,3- Διχλωροπροπάνιο		B		
1,3-Dichloropropene/ Dichloropropene/ mixtures	1,3- Διχλωροπροπένιο/ Μίγματα διχλωροπροπένιου/ Διχλωροπροπανίου	2047	B		
2,2-Dichloropropionic acid	2,2-Διχλωροπροπιονικό οξύ		B		
Dichloropropyl ether	Διχλωροπροκυλαιθέρας		D		
Diethylamine	Διαεθυλαμίνη	1154	(B)		
Diethylaminoethanol	Διαεθυλαμινοαιθανόλη	2686	C		
Diethylbenzene	Διαεθυλοβενζόλιο	2049	C		
Diethyl carbonate	Διαεθυλοκαρβονικό εστέρας	2366	D		
Diethylene glycol dibutyl ether	Διαεθυλενογλυκόλη διβουτυλαιθέρας		D		
Diethylene glycol butyl ether acetate	Διαεθυλενογλυκόλη οξετικός βουτυλαιθέρας		(D)		
Diethylene glycol ethyl ether acetate	Διαεθυλενογλυκόλη οξετικός αιθυλαιθέρας		(D)		
Diethylene glycol methyl ether	Διαεθυλενογλυκόλη μεθυλαιθέρας		C		
Diethylene glycol methyl ether acetate	Διαεθυλενογλυκόλιο οξετικός μεθυλαιθέρας		(D)		
Diethylenetriamine	Διαεθυλενοτριαιμίνη	2079	(D)		
Di(2-ethylhexyl) adipate	Δι-(2-εθυλεξύλ) αδιπικός εστέρας		D		
Di(2-ethylhexyl) phosphoric acid	Δι-(2-εθυλεξύλ) φωσφορικό οξύ	1902	C		

Substance	I	II	III	IV
Di(2-ethylhexyl) phthalate	2			
Diethyl malonate	C			
Diethyl phthalate	C			
Diethyl sebacate	C			
Diethyl succinate	C			
Diethyl terephthalate	C			
Diethyl adipate	B			
1,6-Hexane diol dibenzoate	B			
anthracene	B			
styrene	B			
Diisobutyl maleate	B			
Diisobutyl acrylate	B			
Diisobutyl methacrylate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			
Diisobutyl terephthalate	B			
Diisobutyl succinate	B			
Diisobutyl adipate	B			
Diisobutyl malonate	B			
Diisobutyl phthalate	B			
Diisobutyl fumarate	B			
Diisobutyl sebacate	B			

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Dimethylformamide	Διμεθυλοφορμικό	2265	D		
Dimethyl phthalate	Διμεθυλοφθαλικός εστέρας		C		
Dinitrotoluene- (mclten)	Δινιτροτολουόλιο (τήγμα)	1600	B		
Dinonyl phthalate	Δινονυλοφθαλικός εστέρας		D		
1,4-Dioxane	1,4-Διοξάνο	1165	D		
Dipentene	Διπεντένιο	2052	C		
Diphenyl/Diphenyl oxide mixtures	Διφαινυλίο/Διφαινυλοξείδιο μίγματα		A	0.1	0.05
Diphenyl ether	Διφαινυλαιθέρας		A	0.1	0.05
Diphenylmethane	Διφαινομεθάνιο		(B)		
Diisocyanate	Διϊσοκυανικό	2489			
Diphenyl oxide/Diphenyl ether mixture	Διφαινυλοξείδιο/μίγμα διφαινυλαιθέρας.		A		
Di-n-propylamine	Δι-n-προπυλαμίνη	2383	C	0.1	0.05
Dipropylene glycol methyl ether	Διπροπυλενογλυκόλιο- μεθυλαιθέρας		(D)		
Ditridecyl phthalate	Διτριδεκυλικός φθαλικός εστέρας		D		
Diundecyl phthalate	Διανδέκυλικός φθαλικός εστέρας		D		
Divinyl acetylene	Διβινυλακετυλένιο		(D)		
Dodecane	Δωδεκάνιο		(D)		
Dodecene (all isomers)	Δωδεκάνιο (όλα ισομερή)		B		
Dodecyl alcohol	Δωδεκυλακόλη		B		
Dodecylbenzene	Δωδεκυλβενζόλιο		C		
Dodecyl diphenyl oxide disulphonate solution	Δωδεκυλοδιφαινυλοξείδιο διαιθυλο- σουλφονικό διάλυμα		B	0.1	0.05
Dodecylphenol	Δωδεκυλοφαινόλη		A		
Epichlorohydrin	Επιχλωρυδρίνη	2023	C		
Ethanciamine	Αιθανολαμίνη	2491	D		
2-Ethoxyethanol	2-Αιθοξυαιθανόλη	1171	D		
2-Ethoxyethyl acetate	2-Αιθοξυαιθυλοξικό εστέρας	1172	C		
Ethyl acetate	Αιθυλοξικό εστέρας	1173	D		
Ethyl acetoacetate	Αιθυλοακετοξικό εστέρας		(D)		
Ethyl acrylate	Αιθυλακρυλικός εστέρας	1917	B		

Substance	Substance	I	II	III	IV
Ethylamine	Αιθυλαμίνη	1036	C		
Ethylamine solutions (72% or less)	Λαλύματα αιθυλαμίνης (72% ή λιγότερο)	2270	C		
Ethyl amyl ketone	Αιθυλαμυλοκετόνη	2271	C		
Ethylbenzene	Αιθυλοβενζόλιο	1175	C		
N-Ethylbutylamine	N-Αιθυλοβουτυλαμίνη		(C)		
Ethylcyclohexane	Αιθυλοκυκλοεξάνιο		D		
N-Ethylcyclohexylamine	N-Αιθυλοκυκλοεξυλαμίνη		D		
Ethylene chlorohydrin	Αιθυλοαυτοχλωροϋδρίνη	1125	C		
Ethylene cyanohydrin	Αιθυλενοκυανοϋδρίνη		(D)		
Ethylenediamine	Αιθυλενοδιαμίνη	1604	C		
Ethylenediamine, tetraacetic acid, tetrasodium salt solution	Αιθυλενοδιαμίνη, τετραοξεταϊκό οξύ, τετράλυμα άλατος τετρανατρίου		D		
Ethylene dibromide	Αιθυλενοδιβρωμίδιο	1605	B		
Ethylene dichloride	Αιθυλενοδιχλωρίδιο	1184	B		
Ethylene glycol	Αιθυλενογλυκόλη		D		
Ethylene glycol methyl butyl ether	Αιθυλενογλυκομεθυλοβουτυλαιθέρας		(D)		
Ethylene glycol acetate	Οξετίνος αιθυλενογλυκολεστέρας		D		
Ethylene glycol butyl ether acetate	Οξετίνος αιθυλενογλυκοβουτυλαιθέρας		D		
Ethylene glycol methyl ether	Αιθυλενογλυκομεθυλαιθέρας	1188	D		
Ethylene glycol methyl ether acetate	Οξετίνος αιθυλενογλυκομεθυλαιθέρας	1189	D		
Ethylene glycol phenyl ether	Αιθυλενογλυκοφαιλυλαιθέρας		D		
Ethylene glycol phenyl ether/Diethylene glycol phenyl ether mixture	Αιθυλενογλυκοφαιλυλαιθέρας/διαιθυλενογλυκοφαιλυλαιθέρας		D		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Ethylene oxide/ Propylene oxide mixtures with an ethylene oxide content of not more than 30% by weight	Οξείδιο αιθυλενίου/ οξείδιο προπυλενίου, μείγματα με περιεχόμενο οξείδιο του αιθυλενίου όχι περισσότερα από 30% κατά βάρος	2983	D		
2-Ethylhexanoic acid	2-Ηεθαλεξοακρυλικός οξύ		D		
2-Ethylhexyl acrylate	2-Ηεθαλεξυλακρυλικός εστέρας	2276	D		
2-Ethylhexylamine	2-Ηεθαλεξυλαμίνη		B		
Ethylidene norbornene	Αιθυλιδένιο norbornene	1192	B		
Ethyl lactate	Αιθυλογαλακτικός εστέρας	2277	D		
Styryl methacrylate	Μεθυλακρυλικός εστέρας ο-Αιθυλοφαινόλη		(D)		
o-Ethyl phenol	2-Αιθύλ-3-προκυλακρο- λεΐνη		(A)	0.1	0.05
2-Ethyl-3-propyl- acrolein	Αιθυλοακροάλδιο		B		
Ethyltoluene	Αιθυλοαλκοόλες		(B)		
Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀)	Αιθανόλη (C ₁₂ -C ₂₀)		B		
Ferric chloride solution	Αιθάλη χλωριούχου αιθέρου	2582	C		
Ferric hydroxyethyl ethylenediamine	Υδροξυαιθυλοαιθυλενοδιαμινικός σφ. πps				
Triacetic acid, tricodium salt solution	Τριαιετικού οξέως, διάλυμα ήλατος τρινατρίου		D		
Fish oil	Ιχθυέλαιο		D		
Formaldehyde solutions (45% or less)	Αιθανάλια	1198			
Formamide	Φορμαλδεΐδης (45% ή λιγότερο)	2209	C		
Formic acid	Φορμικό οξύ	1779	D		
Fumaric adduct of rosin, water dispersion	Γουμαρικό adduct of rosin, water dispersion		D		B

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Formal formal alcohol Glutaraldehyde solutions (5% or less)	Φουρφορική Φουρφορική αλκοόλη Διαλύματα γλουταρ- δώνης (50% ή λιγότερο)	1199 2874	C C		
Glycidyl ester of C ₁₀ trivalyl acetic acid Glycidyl acet oil	Γλυκερικό οξύ εστέρας του C ₁₀ Τριαιθυλοακετικού οξέος Φουρφορικό λάδι		D B D (D)		
Heptanoic acid heptane (all isomers) heptene (mixed isomers) heptyl acetate	Επτανοϊκό οξύ Επτανόλη (όλα τα ισομερή) Επτανόλη (αναμιγμένα ισομερή) Επτολεϊκό οξύ εστέρας		C C C (B) (C)		
Hexahydrocycmene Hexanone Hexanone solution Hexanone (over 60% in water)	Δεκάνη εξαμεθυλο- κυκλοπενάνης Εξάεσθυλοκυκλοπεν- ανονικό οξύ εστέρας (50% σε νερό)	1783	C		
Hexamethylenimine 1-Hexanol 1-Hexene Hexyl acetate	Εξαμεθυλενοϊμίνη 1-Εξανόλη 1-Εξαιθένη Εξάεσθυλοακετικό οξύ	2493 2282 2370 1733 1789	D C D C B D		
Hydrochloric acid hydrogen peroxid solutions (over 60% but not over 70%)	Υδροχλωρικό οξύ Υπεροξειδίο του υδρογόνου διαλύματα (πάνω από 60% ελάχι από πάνω από 70%)	2015	C		
Hydrogen peroxide solutions (over 8% but not over 60%)	Υπεροξειδίο του υδρογόνου διαλύματα (πάνω από 8% αλλά όχι πάνω από 60%)	2014 2984	C C		
2-Diisopropyl ethylal II-(Hydroxyethyl) ethylene diamine tri- acetate acid, trisodium salt solution	2-Υδροξυαισοπροπυλοακετικό οξύ εστέρας II-(υδροξυαιθυλο) αιθυλοδιαμινωτρι- ακετικό οξύ διαλύματα αλάτος του νατρίου		B D		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Iron chloride, copper chloride mixture	Χλωριούχος σίδηρος, χλωριούχος χαλκός μίγμα			0.1	
Isoamyl acetate	Ισοαμυλοξικός εστέρας	1104	A		0.05
Isoamyl alcohol	Ισοαμυλικοί αλκοόλοι	1105	C		
Isobutyl acetate	Ισοβουτυλοξικός εστέρας	1213	C		
Isobutyl acrylate	Ισοβουτυλοακρυλικός εστέρας	2527	D		
Isobutyl formate	Ισοβουτυλομυρμηγκικός εστέρας	2393	D		
Isobutyl formate/Isobutanol mixture	Μίγματα ισοβουτυλομυρμηγκικού εστέρα / Ισοβουτανόλης	2283	(C)		
Isobutyl methacrylate	Ισοβουτυλομεθυλακρυλικός εστέρας	2045	D		
Isobutyraldehyde	Ισοβουτυραλδεΐδη		C		
Isodecaldhyde	Ισοδεκαλδεΐδη		C		
Isodecyl acrylate	Ισοδεκακυλοακρυλικός εστέρας		A	0.1	0.05
Isosuccinic acid	Ισοσενεανικό οξύ	1262	D		
Isooctane	Ισοοκτάνη	1265	(B)		
Isopentane	Ισοπεντάνη		B		
Isophorone	Ισοφορόνη	2289	D		
Isophorone diamine	Ισοφορονική διαμίνη	2290	D		
Isophorone diisocyanate	Διϊσοκυανική ισοφορόνη	1218	B		
Isoprene	Ισοπρένιο		C		
Isopropanolamine	Ισοπροπυλοαμίνη	1221	C		
Isopropylamine	Ισοπροπυλαμίνη	1918	C		
Isopropylbenzene	Ισοπροπυλοβενζόλη		B		
Isopropyl cyclohexane	Ισοπροπυλοκυκλοεξάνιο	1159	D		
Isopropyl ether	Ισοπροπυλαιθέρας	2050	D		
Isovaleraldehyde	Ισοβαλεραλδεΐδη		C		
Lactic acid	Γαλακτικό οξύ		D		
Lactonitrile solution (80% or less)	Λιλάκη γαλακτονιτριλίου (80% ή λιγότερο)		B		
Latex (ammonia inhibited)	Λατέξ (αμμονιακή)		D		
Linsced oil	Λινοσπινέλιο		D		
Maleic anhydride	Μαλεϊκός ανυδρίτης	2215	D		

Substance	I	II	III	IV
Mercaptobenzothiazol, sodium salt solution Mesityl oxide Methacrylic acid Methacrylic resin in 1,2-Dichloroethane solution Methacrylonitrile Methanethiol 3-Methoxybutyl acetate Methyl acrylate Methylamine solutions (42% or less) Methylamyl acetate Methylamyl alcohol Methyl amyl ketone Methyl benzoate Methyl tert-butyl ether 2-Methyl butyraldehyde 4,4-Methylene dianiline and its higher molecular weight polymers/ o-Dichlorobenzene mixtures Methyl ethanolamine 2-Methyl-6-ethyl-azoline Methyl ethyl ketone 2-Methyl-5-ethyl pyridine Methyl formate Methyl tert-butyl ketone	Μερκαπτοβενζοθαζόλη, δισάλυμα άλατος νατρίου Μεσιτυλοξείδιο Μεθακρυλικό οξύ Μεθακρυλική ρητίνη σε δισάλυμα 1,2-διχλωροαιθανόλου Μεθακρυλονιτρίλιο Μεθανοθειώλη 3-Μεθυλοξυβουτυλοξείδιο εστέρας Μεθυλακρυλικός εστέρας Διαιλύματα μεθυλαμίνης (42% ή λιγότερο) Μεθυλαμινοξείδιος εστέρας Μεθυλαμιλοξείδιο Μεθυλαμυλοκετόνη Μεθυλοβενζοϊκός εστέρας Μεθυλο-tert-βουτυραλδεΐδη 2-Μεθυλοβουτυραλδεΐδη 4,4-Μεθυλενοδιανιλίνη και πολυμερή της μεγαλύτερου μοριακού βάρους/ μίγματα ο-Διχλωροβενζόλου. Μεθυλοαιθανολαμίνη 2-Μεθυλο-6-αιθυλο-αζολίνη Μεθυλοαιθυλοκετόνη 2-Μεθυλο-5-αιθυλο-πυριδίνη Μεθυλορμηνγκικός εστέρας 2-Μεθυλο-tert-βουτυλοκετόνη	(B) D D (D) (B) A D C C (C) (C) (C) B D (C) B C C D D (B) D D	0.1 0.05	3

Substance		I	II	III	IV
Methyl methacrylate		1247	D		
alpha-Methylnaphthalene	Μεθυλομεθικρυλικός εστέρας		A	0.1	0.05
Beta-Methylnaphthalene	α-Μεθυλοναφθαλινό		(A)	0.1	0.05
Methyl naphthalene	β-Μεθυλοναφθαλινό		A	0.1	0.05
2-Methyl-1-pentene	Μεθυλοναφθαλινό	2280	C		
Methylpropyl ketone	2-Μεθυλο-1-πεντένιο	1249	D		
2-Methylpyridine	Μεθυλοπροκυλοκετόνη	2313	B		
4-Methylpyridine	2-Μεθυλοπυριδίνη	2313	B		
N-Methyl-2-pyrrolidone	4-Μεθυλοπυριδίνη		B		
Methyl-salicylate	N-Μεθυλο-2-πυρολιδόνη		(B)		
alpha-Methylstyrene	Μεθυσσαλικυλικός εστέρας	2303	A	0.1	0.05
Morpholine	α-Μεθυλοστυρένιο	2054	D		
Motor fuel anti-knock compounds	Μορφολίνη				
Naphthalene(molten)	Αντικτυκικός ενάσσεις καυσίμων	1649	A	0.1	0.05
Naphthanic acids	βενζινοκινιτήρων	2304	A	0.1	0.05
Neodecanoic acid	Νεφθαλινό (τήγμα)		(A)	0.1	0.05
Nitroting acid (mixture of sulphuric and nitric acids)	Νεφθαιλικές οξεία		(B)	0.1	0.05
Nitric acid (less than 70%)	Οξύ νίτρωσης (μίγμα θεικού και νιτρικού οξέως)	1796	(C)		
Nitric acid (70% and over)	Νιτρικό οξύ	2031	C		
Nitriiotriacetic acid, trisodium salt solution	(λιγότερο από 70%)	2031			
Nitrobenzene	Νιτρικό οξύ	2032			
Nitroethane	Νιτρολοτριεξικό οξύ, διάλυμα χλωριού τρινατρίου		D		
Nitromethane	Νιτροβενζόλιο	1662	B		
o-Nitrophenol (molten)	Νιτροαιθάνιο	2842	(D)		
1-or 2-Nitropropane	Νιτρομεθάνιο	1261	(D)		
Nitropropane (60%)/Nitroethane(40%) mixture	ο-Νιτροφαινόλη				
	1-ή 2- Νιτροπροπάνιο	1663	B		
	Μίγμα νιτροπροπανίου (60%)/	2608	D		
	Νιτροαιθανίου (40%)	1993	D		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Nitrotoluenes	Νιτροτολουόλια	1664	C		
Nonane	Εννεάνιο	1920	(N)		
Nonanoic acid	Εννεανοϊκό οξύ		D		
Nonene	Εννένιο		B		
Nonyl alcohol	Ενυλική αλκοόλη		C		
Nonylphenol	Ενυλοφαινόλη		A	0.1	0.05
Nonylphenol poly (4-12) ethoxylates	Ενυλοφαινόλη πόλυ (4-12)αιθεθυλαλικός εστέρας		B		
9,12-Octadecadienic acid(Linoleic acid)	9,12-Οκτεδεκαδιενοϊκό οξύ (Λινελαϊκό οξύ)		D		
9,12,15-Octadecatrienoic acid(Linolenic acid)	9,12,15-Οκταδεκατριενοϊκό οξύ (Λινολεϊκό οξύ)		D		
Octane	Οκτάνιο	1262	(D)		
Octanol (all isomers)	Οκτανόλη (όλα τα ισομερή)		C		
Octene (all isomers)	Οκτένιο (όλα τα ισομερή)		B		
n-Octyl acetate	n-Οκτυλοεξικός εστέρας		(D)		
Octyl decyl phthalate	Οκτυλοδεκαηκθοφαλικός εστέρας		D		
Olefins, straight chain, mixtures	Μίγματα ετερόων, ευθείας αλύσου		B		
Olefins (C ₆ -C ₈ mixtures)	Ολεφίνες (μίγματα C ₆ -C ₈)		B		
alpha-Olefins (C ₆ -C ₁₈ mixtures)	α-Ολεφίνες (C ₆ -C ₁₈)		B		
Oleic acid	Ολεϊκό οξύ		(D)		
Oleum	Oleum -θειικό οξύ	1831	C		
Olive oil	Ελαιόλαδο		D		
Oxalic acid (10-25%)	Οξαλικό οξύ (10-25%)		D		
Palm nut oil	φοινικόκαρυδόελαιο		D		
Palm oil	ζουλικέλαιο		D		
Palm oil, methyl ester	φουρκελαϊκό-μεθυλεστέρας		D		
Palm stearin	Παλμυτική στεαρίνη		D		
n-Paraffines (C ₁₀ -C ₂₀)	n-Παραφίνες (C ₁₀ -C ₂₀)	1624	(D)		
Paraldehyde	Παραλδεΐδη		C		

Substance		I	II	III	IV
Pentachloroethane - 1,3-Pentadiene Pentaethylenehex- amine/tetra- ethylenepentamine mixture	Πενταχλωρααιθάνιο 1,3-Πενταδιένιο Μίγμα πεντααιθυλανο- εξαμίνης/τετρα- αιθυλανο- κενταμίνη	1669	B C		
n-Pentane 1-Pentanol 2-Pentanol 3-Pentanol	n-Πεντάνιο 1-Πεντανόλη 2-Πεντανόλη 3-Πεντανόλη	1265 1105 1105 1105	D C D (D) (D)		
Pentene (all isomers) Perchloroethylene Phenol	Πεντένιο (όλα τα ισομερή) Υπερχλωρααιθυλαίνιο Φαινόλη	1897 2312	C B B C		
1-Phenyl-1-xylyl ethane Phosphoric acid Phosphorus, yellow or white	1-Φαινυλο-1-ξυλυλαί- θάνιο Φωσφορικό οξύ Φώσφορος κίτρινος ή λευκός Λευκός	1805	C D		
Phosphorus oxychloride Phosphorus trichloride Phthalic anhydride	Οξυχλωριούχος φώσφορος Τριχλωριούχος φώσφορος Φθαλικός ανυδρίτης	2447 1810 1809 2214	A D D C	0.01	0.005
Pinene Polyalkylene glycol butyl ether Polyethylene poly- amines	Πινένιο Πολυ αλκυλενο γλυκόλο βουτυλαιθέρας Πολυαμίνες του	2368	A (D)	0.1	0.05
Polymethylene poly- phenyl isocyanate Polypropylene glycols Potassium hydroxide solution	Πολυαιθυλενίου πολυ- φαινυλοϊσοκυανικού εστέρας Πολυπροπυλενογλυκόλες Διάλυμα υδροξειδίου του καλίου	2734 2735 2206 2207	(D) (C) D D C		

Substance		I	II	III	IV
Potassium silicate -- solution	Αλάγμα νιτρικού καλίου		(D)		
n-Propylamine	n-Προπανελαμίνη	1275	C		
beta-Propiolactone	β-Προπιολακτόνη	1848	D		
Propionaldehyde	Προπιοναλδεΐδη	2496	D		
Propionic acid	Προπιονικό οξύ	2404	C		
Propionic anhydride	Προπιονικό ανυδρίτης	1276	C		
Propionitrile	n-Προπιονονιτρίλιο	1274	D		
n-Propyl acetate	n-Προπιλακτάτη	1277	D		
n-Propyl alcohol	n-Προπιλολκόλη	2364	(C)		
n-Propylamine	n-Προπιλαμίνη	1278	(C)		
n-Propyl benzene	n-Χλωριούχο προπύλιο		B		
Propylene dimer	Διμερές προπυλένιο		(C)		
Propylene glycol	Προπυλενογλυκόλη-αβυλικός αιθέρας		(D)		
Ethyl ether	Προπυλενογλυκόλη-μεθυλικός αιθέρας		(D)		
Glycol methyl ether	Οξέδιο του προπυλένιου	1280	D		
Propylene oxide	Τριμερές προπυλένιο	2057	B		
Propylene trimer	Πυριδίνη	1282	B		
Pyridine	Πυριλέλιο από τέυτλα		D		
Rape seed oil	Έλαια από κύτταρα όρους		D		
Rice bran oil	Κολοφώνιο		A	0.1	0.05
Resin	Αλάγμα σάκκων				
Resin soap (disproportionated) solution	Κολοφώνιου		B		
Safflower oil	Κ-φθαμέλιο		D		
Sesame oil	Σεσαμέλιο		D		
Silicon tetrachloride	Τετραχλωριούχο πυρίτιο	1818	D		
Sodium aluminate solution	Αλάγμα αργυλικού νατρίου	1819	C		
Sodium borohydride (15% or less)/Sodium hydrexide solution	Βορϋοϋδρίτις του νατρίου (15% ή λιγότερη)/Αλάγμα υδροξειδίου του νατρίου		C		

Substance		I	II	III	IV
Sodium dichromate solution (70% or less)	Διάλυμα διχρωμικού νατρίου (70% ή λιγότερο)	2693	B		
Sodium hydrogen sulphite solution	Διάλυμα υδρογονοθειώδους νατρίου	2949	D		
Sodium hydrosulphide solution (45% or less)	Διάλυμα υδροθειούχου νατρίου (45% ή λιγότερο)		B		
Sodium hydrosulphide/Ammonium sulphide solution	Υδροθειούχο νάτριο/διάλυμα θειούχου αμμωνίου	1824	B D		
Sodium hydroxide solution	Διάλυμα υδροξειδίου νατρίου	1791	B		
Sodium hypochlorite solution (15% or less)	Διάλυμα υποχλωριώδους νατρίου (15% ή λιγότερο)	1577	B B D		
Sodium nitrite solution	Διάλυμα νιτρώδους νατρίου	1849	B		
Sodium silicate solution	Διάλυμα πυρετικού νατρίου		D		
Sodium sulphide solution	Διάλυμα θειούχου νατρίου		B		
Sodium sulphite solution	Διάλυμα θειώδους νατρίου		(C)		
Soya bean oil	Σογιέλαιο		D		
Stern oil	Πυρηνέλαιο	2055	D		
Styrene monomer	Μονομερές στυρενίου	1830	C		
Sulphuric acid	Θειϊκό οξύ	1832	C		
Sulphuric acid, spent	Θειϊκό οξύ, αραιωμένο(εξαντλημένο)	1833	(C)		
Sulphurous acid	Θειώδες οξύ		D		
Sunflower oil	Ηλιέλαιο		A	0.1	0.05
Tall oil, crude and distilled	Ταλλέλαιο, σπρό και αποσταγμένο		(C)		
Tall oil fatty acid (resin acids less than 20%)	Ταλλέλαιο λιπαρού οξέως (ρητινικά οξέα λιγότερο από 20%)				
Tall oil soap (disproportionated) solution	Σάπωνες ταλλελαίου διάλυμα (διασφόρων αναλογιών)		B		
Tallow	Στέαρ (λίπος)		D		
Tannic acid	Δυγαλικό οξύ	1702	C		
Tetrachloroethane	Τετραχλωραιθέλιο	2320	B		
Tetraethylenepentamine	Τετραεθυλενοπενταμίνη	2056	D		
Tetrahydrofuran	Τετραυδροφουράνιο		D		

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Tetrahydroaphthalene	Τετραϋδροαφθαλένιο				
1,2,3,5-Tetramethylbenzene	1,2,3,5-Τετραμεθυλοβενζόλιο	1838	C		
Titanium tetrachloride	Τετραχλωριούχο τιτάνιο	1294	(C)		
Toluene	Τολουόλιο	1709	D		
Toluenediamine	Διαισκαμινικό τολουόλιο	2078	C		
Toluene diisocyanate	ο-Τολουιδένιο	1708	C		
o-Toluidine	Φωσφορικός τριβουτυλεστέρας		B		
Tributyl phosphate	1,2,4-Τριχλωροβενζόλιο	2321	B		
1,2,4-Trichlorobenzene	1,1,1-Τριχλωροαιθάνιο	2831	B		
1,1,1-Trichloroethane	1,1,2-Τριχλωροαιθάνιο		B		
1,1,2-Trichloroethane	Τριχλωροαιθάνιο	1710	D		
Trichloroethylene	1,2,3-Τριχλωροπροπάνιο		B		
1,2,3-Trichloropropane	1,1,2-Τριχλωρο-				
1,1,2-Trichloro-	1,2,2-τριφθοροαιθάνιο		C		
1,2,2-trifluoroethane	Φωσφορικός τρικρεζιλεστέρας				
Tricresyl phosphate	(κρεζόλιο λιγότερο από 1% ορθο-ισομερές)			0.1	0.05
(containing less than 1% ortho-isomer)	Τριαισκαμινώλιο		A		
Triethanolamine	ορθο-ισομερές		D		
Triethylamine	Τριαιθυλεμίνιο	1296	C		
Triethylbenzene	Τριαιθυλοβενζόλιο		A	0.1	0.05
Triacresyl phosphate	Φωσφορικός τρικρεζιλεστέρας				
(containing 1% or more ortho-isomer)	(κρεζόλιο 1% ή περισσότερο ορθο-ισομερές)		A		
Triethylene glycol	Τριαυλενεγλυκόλη	2574*	A	0.1	0.05
methyl ether	μεθυλ αιθέρας		(D)		
Triethylenetetramine	Τριαυλενετετραμίνιο		D		
Triethyl phosphate	ορθο-ισομερές		D		
Triisopropanolamine	Τριαισοπροπανολαμίνιο	2259	D		
Trimethylacetic acid	Τριμεθυλο οξείκο οξύ		D		
Trimethylamine	Τριμεθυλεμίνιο		D		
1,2,3-Trimethylbenzene	1,2,3-Τριμεθυλοβενζόλιο		C		
1,2,4-Trimethylbenzene	1,2,4-Τριμεθυλοβενζόλιο		(B)		
1,3,5-Trimethylbenzene	1,3,5-Τριμεθυλοβενζόλιο	2325	B		
			(H)		

Substance	Όνομα	I	II	III	IV
Trimethylhexamethylene diamine (2,2,4,4- and 2,4,4- isomers)	Τριμεθυλοεξαμεθυλενοδιεπύλη (2,2,4- και 2,4,4- ισομερή)	2327	D		
Trimethylhexamethylene diisocyanate(2,2,4- and 2,4,4- isomers)	Διϊσοκυανιλικός τριμεθυλοεξαμεθυλενοεστέρας (2,2,4- και 2,4,4- ισομερή)	2328	B		
Trimethylol propane polyethoxylate	Πολυαιθοξυλικός τριμεθυλοαλκοκραιοεστέρας		D		
2,2,4-Trimethyl-1,3-pentane-diol-1-isobutyrate	2,2,4-Ισοβουτυρικός τριμεθύλ-1,3 πεντανδιολοεστέρας-1		C		
Tripropylene glycol methyl ether	Τριπροπυλενογλυκόλη μεθυλαίθερα		(D)	0.1	0.05
Triethyl phosphate	Φωσφορικός τριεθυλοεστέρας		A		
Tung oil	Tung oil	1299	D		
Turpentine	Τερεβινθίνη	2330	B		
Undecane	Ενδεκάνιο		(D)		
1-Undecene	1-ενδεκένιο		B		
Undecyl alcohol	Ενδεκαλική αλκοόλη		B		
Urea, ammonium nitrate solution	Ουρία, διάλυμα νιτρικού αμμωνίου		D		
Urea, ammonium phosphate solution	Ουρία, διάλυμα φωσφορικού αμμωνίου		D		
Urea, Ammonium nitrate solution (containing aque ammonia)	Ουρία, διάλυμα νιτρικού αμμωνίου (περιέχον υγρή αμμωνία)		C		
n-Valeraldehyde	n-Βαλεραλδεΐδη	2058	D		
Vinyl acetate	Οξελικός βινυλοεστέρας	1301	C		
Vinyl ethyl ether	Βινυλαιθυλαίθερας	1302	C		
Vinylidene chloride	Χλωριούχο βινυλιδέηλο	1303	B		
Vinyl neodecanoate	Νεοδεκανοϊκός βινυλοεστέρας		C		
Vinyl toluene	Βινυλοτολουόλιο	2618	A	0.1	0.05
White spirit, low (15-20%) aromatic	Λευκό σινένευμα με χαμηλά αρωματικά (15-20%)	1300	(B)		
Xylene	Ξυλόλιο	1307	C		
Xylenol	Ξυλενόλη	2261	B		

Substance	UN Number Αριθμός Η.Φ.	Ουσία
<p>Diethyl phthalate Dibetyl phthalate Diisooctyl phthalate Dioctyl phthalate Dipropylene glycol Dodecyl methacrylate Dodecyl/Pentadecylmethacrylate mixture Ethyl alcohol Ethylene carbonate Ethylene glycol butyl ether Ethylene glycol tert-butyl ether Ethylene-vinylacetate copolymer (emulsion) Glycerin Glycine sodium salt solution 1-Heptadecene 1-Heptane 1-Hexadecene 1-Hexane Kylene glycol Isobutyl alcohol Isopropyl acetate Isopropyl alcohol Lard Latex (carboxylated styrene/butadiene copolymer) Lignin sulphonic acid, salt (low COD) solution Magnesium chloride solution Magnesium hydroxide slurry 3-Methoxy-1-butanol Methyl acetate Methyl alcohol 2-Methyl-2hydroxy-3-butyn-3-ol</p>	<p>1170 2369 1206 1208 1212 1220 1219 1231 1230</p>	<p>εθυλικός διεπιτεστέρας φθαλικός διεπιτεστέρας φθαλικός διισοοκτυλεστέρας φθαλικός διοκτυλεστέρας διπροπυλενογλυκόλη δεκαδυλενογλυκόλη μείγμα πενταδυλενογλυκόλης/δεκαδυλενογλυκόλης αιθανόλη αιθυλενοκαρβονικό αιθυλενογλυκόλη βουτυλαιθέρα αιθυλενογλυκόλη τεταρτοβουτυλαιθέρα οξελικός αιθυλενο-βινυλεστέρας (γαλακτώμα) / γλυκερίνη αλάγμα νατρίου αλάτος αμινοξέως οξέως 1-επταδεκένιο n-επτάνη 1-εξάδεκένιο n-εξάνιο εξυλενογλυκόλη ισοβουτυλική αιθανόλη οξελικός ισοπροπυλεστέρας ισοπροπυλική αιθανόλη χοιρίο λίπος λατικό (συνπολυμερές καρβοξυλιωμένο στυρένιο βουταδιένιο) σουλφονικό εξύ λιγνίνης, διάλυμα άλατος (χαμηλού COD) διάλυμα χλωριούχου μαγνησίου άλας υδατικό διάλυμα υδροξειδίου μαγνησίου 3-μεθοξυ-1-βουτανόλη οξελικός μεθυλεστέρας μεθυλική αιθανόλη 2-μεθύλη-2-υδροξυ-3-βουτύν</p>

2181

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ
ΥΓΡΕΣ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΜΑ

Το υπάρχον Προσάρτημα IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Προσάρτημα IV

ΤΥΠΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ
ΥΓΡΕΣ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΜΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
(NAME OF SHIP)

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ
(DISTINCTIVE NUMBER OR
LETTERS)

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
(GROSS TONNAGE)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ: ΑΠΟ ΜΕΧΡΙ
(PERIOD : FROM TO)

Σημ.:

Κάθε πλοίο που μεταφέρει υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα πρέπει να έχει βιβλίο Φορτίου για καταγραφή των σχετικών με το φορτίο/έρμα εργασιών.

2182

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
NAME OF SHIP

.....

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ
DISTINCTIVE NUMBER OF LETTERS

.....

ΚΑΤΩΦΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΩΝ
PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS

(ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ)
(TO BE COMPLETED ON BOARD)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ακόλουθες σελίδες περιλαμβάνουν ένα περιεκτικό κατάλογο των σελιδικών με το φορτίο και το έδρα λειτουργιών που θα πρέπει ανάλογα να καταγράφονται στο Βιβλίο Φορτίου αναφορικά με την καθεμιά δεξαμενή σύμφωνα με την παράγραφο 2 του κανονισμού 9 του προσαρτήματος II της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978. Οι επί μέρους λειτουργίες έχουν εναρμόνισθεί σε λειτουργικές ενότητες που η καθεμία συμβολίζεται με ένα γράμμα.

Όταν γίνονται εγγραφές στο Βιβλίο, η ημερομηνία, το κωδικό γράμμα και ο αριθμός της επί μέρους λειτουργίας θα καταχωρίζονται στην κατάλληλη στήλη και τα απαιτούμενα στοιχεία θα καταγράφονται χρονολογικά στους κενούς χώρους.

Κάθε συμπληρωμένη λειτουργία θα υπογράφεται και θα χρονολογείται από τον (τους) υπεύθυνο (ους) αξιωματικό (ους) και, ανάλογα, από τον επιθεωρητή τον εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο το πλοίο εκφορτώνει. Κάθε συμπληρωμένη σελίδα θα προσυπογράφεται από τον πλοίαρχο.

Εγγραφές στο Βιβλίο Φορτίου απαιτούνται μόνο για λειτουργίες σχετικές με τις κατηγορίες ουσιών Α, Β, Γ και Δ.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΧΡΟΝΟΥΝΤΑΙ
(LIST OF ITEMS TO BE RECORDED)

(ΕΙΣΡΑΦΕΣ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΥΝ ΟΥΣΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ.)
(ENTRIES ARE REQUIRED ONLY FOR OPERATIONS
INVOLVING CATEGORIES A, B, C AND D SUBSTANCES.)

(Α) ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ - LOADING OF CARGO

1. ΤΟΠΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
PLACE OF LOADING
2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ),
ΟΝΟΜΑ ΟΥΣΙΑΣ(ΩΝ) ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(ΕΣ).
IDENTIFY TANK(S), NAME OF SUBSTANCE(S)
AND CATEGORY(IES).

(Β) ΕΣΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ - INTERNAL TRANSFER OF CARGO

3. ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ(ΩΝ)
ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ
NAME AND CATEGORY OF CARGO(ES)
TRANSFERRED
4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ .1 ΑΠΟ:
IDENTITY OF TANKS FROM
.2 ΕΙΣ:
TO
5. Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ) ΤΟΥ 4.1 ΑΔΕΙΑΣΑΝ;
WAS (WERE) TANK(S) 4.1 EMPTIED?
6. ΑΝ ΟΧΙ, ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΑΠΟΜΕΙΝΕ Σ'ΑΥΤΗ(ΕΣ).
IF NOT, QUANTITY REMAINING IN TANK(S).

(Γ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ - UNLOADING OF CARGO

7. ΤΟΠΟΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ
PLACE OF UNLOADING
8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ)
ΠΟΥ ΕΚΦΟΡΤΩΘΗΚΑΝ
IDENTITY OF TANK(S) UNLOADED

9. Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ) ΑΔΕΙΑΣΑΝ;
WAS (WERE) TANK(S) EMPTIED?

1. ΑΝ ΝΑΙ, ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ, ΟΤΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΔΕΙΑΣΜΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (Π.Χ.ΚΑΙΣΗ, ΔΙΑΓΩΓΗ, ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ).
IF YES, CONFIRM THAT THE PROCEDURE FOR EMPTYING AND STRIPPING HAS BEEN PERFORMED IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL (I.E. LIST, TRIM, STRIPPING TEMPERATURE).
2. ΑΝ ΟΧΙ, ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΑΠΟΜΕΙΝΕ ΣΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ).
IF NOT, QUANTITY REMAINING IN TANK(S).

10. ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΠΡΟΠΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ;
DOES THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL REQUIRE A PREWASH WITH SUBSEQUENT DISPOSAL TO RECEPTION FACILITIES?

11. ΒΑΒΗ ΣΤΟ ΕΥΥΣΤΗΜΑ ΑΝΤΛΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ.
FAILURE TO PUMPING AND/OR STRIPPING SYSTEM.

- .1 ΩΡΑ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΒΑΒΗΣ.
TIME AND NATURE OF FAILURE.
- .2 ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΒΑΒΗΣ.
REASONS OF FAILURE.
- .3 ΩΡΑ ΠΟΥ ΤΟ ΕΥΥΣΤΗΜΑ ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.
TIME WHEN SYSTEM HAS BEEN MADE OPERATIONAL.

(Δ) ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΡΟΠΛΥΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ
MANDATORY PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL.

12. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΝΩΝ), ΟΥΣΙΑΣ(ΕΣ) ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(ΕΣ)
IDENTIFY TANK(S), SUBSTANCE(S) AND CATEGORY(IES).

13. ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΛΥΣΗΣ: WASHING METHODS	.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΠΛΥΣΗΣ ΣΕ ΚΑΘΕ ΔΕΞΑΜΕΝΗ. NUMBER OF WASHING MACHINES PER TANK.
	.2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΥΚΛΩΝ ΠΛΥΣΗΣ. DURATION OF WASH/WASHING CYCLES.
	.3 ΠΛΥΣΗ ΚΡΥΑ/ΖΕΣΤΗ. HOT/COLD WASH.
14. ΤΑ ΚΑΤΑΜΟΙΠΑ ΠΡΟΠΛΥ- ΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΗΚΑΝ ΕΣ: PREWASH SLOPS TRANSFERRED TO:	.1 ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΕΚΦΟΡΤΙΣΗΣ (ΑΝΑΦΕΡΤΑΙ ΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ). RECEPTION FACILITY IN UN- LOADING PORT (IDENTIFY PORT).
	.2 ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΛΛΟΥ (ΑΝΑ- ΦΕΡΤΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ). RECEPTION FACILITY OTHER- WISE (IDENTIFY PORT).
(Ε) ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΚΤΟΣ ΕΚΕΙΝΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΠΛΥΘΗΚΑΝ (ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΛΛΕΣ ΕΚΤΟΣ ΕΚΕΙΝΩΝ ΤΗΣ ΠΡΟΠΛΥΣΗΣ, ΤΕ- ΛΙΚΗ ΠΛΥΣΗ, ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΣ Κ.Α.Π.). CLEANING OF CARGO TANKS EXCEPT MANDA- TORY PREWASH (OTHER PREWASH, OPERA- TIONS FINAL WASH, VENTILATION E.T.C.).	
15. ΔΙΑΩΝΕΤΑΙ Ο ΧΡΟΝΟΣ, ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ), ΤΗΝ ΟΥ- ΣΙΑ(ΕΣ) ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(ΕΣ) ΚΑΙ ΑΝΑ- ΦΕΡΤΑΙ: STATE TIME, IDENTIFY TANK(S), SUBSTAN- CE(S) AND CATEGORY(IES) AND STATE:	.1 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΛΥΣΗΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΕ WASHING PROCEDURE USED .2 ΤΟ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΟ(Α), ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑ- ΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΥ- ΠΑΝΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΗ- ΤΕΣ. CLEANING AGENT(S), IDENTIFY AGENT(S) AND QUANTITIES.

	<p>.3 Η ΑΡΑΙΡΕΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΝΕΡΟ, ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΠΟΣΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΝΕΡΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΕ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΟΥΣΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Δ). DILUTION OF CARGO RESIDUES WITH WATER, STATE HOW MUCH WATER USED (ONLY CATEGORY D SUBSTANCES).</p>
	<p>.4 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΕ (ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΕΜΙΣΤΗΡΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΚΑΙ Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΥ). VENTILATION PROCEDURE USED (STATE NUMBER OF FANS USED, DURATION OF VENTILATION).</p>
<p>16. ΤΑ ΕΚΠΑΥΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ: TANKS WASHINGS TRANSFERRED:</p>	<p>.1 ΕΙΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ. INTO THE SEA.</p> <p>.2 ΕΙΣ ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ (ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ) TO RECEPTION FACILITY (IDENTIFY PORT)</p> <p>.3 ΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΤΕΣΤΡΟΦΩΝ (ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΕ ΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ). TO SLOPS COLLECTING TANK (IDENTIFY TANK).</p>
<p>(ΣΤ) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΙΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΩΝ ΕΚΠΑΥΜΑΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ. DISCHARGE INTO THE SEA OF TANK WASHINGS.</p>	
<p>17. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΕ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ). IDENTIFY TANK(S).</p>	<p>.1 ΤΑ ΕΚΠΑΥΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΑΠΟΡΡΙΨΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΛΥΣΗΣ; ΑΝ ΕΠΙΝΕ ΕΤΕΙ ΜΕ ΤΙ ΡΥΘΜΟ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ; WERE TANK WASHING(S) DISCHARGED DURING CLEANING OF TANK(S), IF SO AT WHAT RATE</p>

- .2 ΤΑ ΕΚΤΑΥΜΑΤΑ ΠΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΑΠΟΡΡΙΨΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΕΥΚΕΝΤΡΟΣΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΩΝ; ΑΝ ΕΠΙΝΕ ΕΤΣΙ, ΑΝΑΓΕΡΤΑΙ Η ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Ο ΡΥΘΜΟΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ;
WERE TANK WASHING(S) DISCHARGED FROM A SLOPS COLLECTING TANK, IF SO, STATE QUANTITY AND RATE OF DISCHARGE.

18. ΩΡΑ ΠΟΥ ΑΡΧΙΣΕ ΚΑΙ ΕΤΑΜΑΤΗΣ Η ΑΝΤΑΛΗ.
TIME COMMENCED AND STOPPED PUMPING.

19. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ.
SHIP'S SPEED DURING DISCHARGE.

(2) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ
BALLASTING OF CARGO TANKS.

20. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ) ΠΟΥ ΕΡΜΑΤΙΣΘΗΚΑΝ.
IDENTITY OF TANK(S) BALLASTED.

21. ΩΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ.
TIME AT START OF BALLASTING.

(H) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ
DISCHARGE OF BALLAST WATER FROM CARGO TANKS.

22. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ).
IDENTITY OF TANK(S).

23. ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ. 1. ΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΑ
DISCHARGE OF BALLAST. INTO THE SEA.

.2. ΕΙΣ ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ (ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ).
TO RECEPTION FACILITIES (IDENTIFY PORT).

24. ΩΡΑ ΠΟΥ ΑΡΧΙΣΕ ΚΑΙ ΔΙΑΚΟΦΗΚΕ
Η ΑΠΟΠΠΙΣΗ ΕΡΜΑΤΟΣ.
TIME COMMENCED AND STOPPED
BALLAST DISCHARGE.

25. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ
ΑΠΟΠΠΙΣΗΣ.
SHIP'S SPEED DURING DISCHARGE

(Θ) ΤΥΧΑΙΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΗΤΙΚΕΣ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΠΠΙΣΗΣ.
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL
DISCHARGE.

26. ΩΡΑ ΤΟΥ ΣΥΒΑΝΤΟΣ.
TIME OF OCCURRENCE

27. ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ, ΤΗΣ
ΟΥΣΙΑΣ(ΩΝ) ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(ΕΣ).
APPROXIMATE QUANTITY, SUB-
STANCE(S) AND CATEGORY(IES).

28. ΕΥΝΟΗΚΕΣ ΤΗΣ ΑΠΟΠΠΙΣΗΣ Ή ΔΙΑΦΥΓΗΣ
ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.
CIRCUMSTANCES OF DISCHARGE OR ESCAPE
AND GENERAL REMARKS.

(I) ΕΛΕΓΧΟΙ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ
CONTROL BY AUTHORIZED SURVEYORS.

29. ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΙΟΥ.
IDENTIFY PORT.

30. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ
ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(ΩΝ), ΟΥΣΙΑΣ(ΩΝ)
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(ΕΣ) ΠΟΥ ΑΠΟΠΠΙ-
ΘΗΚΑΝ ΣΤΗ ΘΗΡΑ.
IDENTIFY TANK(S), SUBSTAN-
CE(S), CATEGORY(IES) DIS-
CHARGED ASHORE.

31. ΛΑΕΙΤΑΙΩΝ Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ),
ΑΝΤΑΙΑ(ΕΣ) ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗ-
ΜΑ(ΤΑ) ΣΕΡΠΙΝΣΕΩΝ;
HAVE TANK(S), PUMP(S) AND
PIPING SYSTEM(S) BEEN
EMPTIED?

32. ΕΓΙΝΕ ΠΡΟΠΛΥΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ; HAS A PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL BEEN CARRIED OUT?

33. ΤΑ ΕΚΠΛΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΠΛΥΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΚΑΝ ΣΤΗ ΞΗΡΑ ΚΑΙ Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΕΙΝΑΙ ΑΔΕΙΑ; HAVE TANK WASHINGS RESULTING FROM THE PREWASH BEEN DISCHARGED ASHORE AND IS THE TANK EMPTY?

34. ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΡΟΠΛΥΣΗ; HAS AN EXEMPTION BEEN GRANTED FROM MANDATORY PREWASH?

35. ΛΟΓΟΙ ΓΙ'ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΕΞΑΙΡΕΣΗ. REASONS FOR EXEMPTION.

36. ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ. NAME AND SIGNATURE OF THE AUTHORIZED SURVEYOR.

37. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΡΓΑΖΕΤΑΙ Ο ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ. ORGANIZATION, COMPANY, GOVERNMENT AGENCY FOR WHICH SURVEYOR WORKS.

(Κ) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND REMARKS.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

Τύπος του Πιστοποιητικού

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΜΑ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης " πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973 όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο 1978", (που στο εξής θα ονομάζεται "σύμβαση") με εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της
 από
 (πλήρη στοιχεία του αρμόδιου προσώπου ή οργανισμού που εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης)

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικό σήμα (ΔΔΣ)	Λιμάνι νηολόγησης	ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)

Πιστοποιείται ότι:

1. Το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10, του παραρτήματος II της σύμβασης.
2. Η επιθεώρηση απέδειξε ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, οι εγκαταστάσεις, οι διατάξεις, τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση αυτού είναι από κάθε άποψη ικανοποιητική και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις του παραρτήματος II της σύμβασης.
3. Το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο σύμφωνα με τα πρότυπα διαδικασιών και διατάξεων, όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς 5, 5Α και Β του παραρτήματος II της σύμβασης και ότι οι διατάξεις και ο εξοπλισμός αυτού που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο είναι σύμφωνος με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις των προτύπων που προαναφέρθηκαν.

4. Το πλοίο είναι κατάλληλο για τη μεταφορά χύμα των παρακάτω επιβλαβών ουσιών, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όλες οι σχετικές λειτουργικές διατάξεις του παραρτήματος II της σύμβασης.

επιβλαβείς υγρές ουσίες	Προϋποθέσεις μεταφοράς (αριθμοί δεξαμενών κλπ)
* Συνεχίζεται σε επιπρόσθετα υπογραμμένα και φέροντα ημερομηνία φύλλα	

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι
με την προϋπόθεση διενέργειας επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10, του παραρτήματος II της σύμβασης.

Εκδόθηκε την 19..

* διαγράφεται ότι δεν είναι απαραίτητο

ΟΠΙΣΘΟΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι κατά την επιθεώρηση που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10, του παραρτήματος ΙΙ της σύμβασης αποδείχθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης:

Ετήσια επιθεώρηση:	Τόποςημερομηνία
	(σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Ετήσια*/ενδιάμεση*/έκτακτη* επιθεώρηση:	Τόπος ημερομηνία
	(σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Ετήσια*/ενδιάμεση*/έκτακτη* επιθεώρηση:	Τόπος ημερομηνία
	(σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Ετήσια επιθεώρηση:	Τόπος ημερομηνία
	(σφραγίδα Αρχής) (υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου)

* διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή

Substance	Ουσία	I	II	III	IV
Alcohols C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ as individuals and mixtures	Αλκοόλες C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ μεμονωμένες ή με μίγματα		B		
Alcohols C ₁₃ , C ₁₄ , C ₁₅ as individuals and mixtures	Αλκοόλες C ₁₃ , C ₁₄ , C ₁₅ μεμονωμένες ή με μίγματα		C		
Alcohol ethoxylate (higher secondary)	Αλκοολικός αιθοξυαιθέρας (ψηλότερα δευτεροταγή)		D		
Alcohol (C ₁₂ /C ₁₅) poly (3-11) ethoxylate	Αλκοολικός (C ₁₂ /C ₁₅) πολυ (3-11) αιθεξυαιθέρας		B		
Alkylacrylate vinyl pyridine copolymer in toluene	Αλκυλακρυλικός αιθέρας, στυρολιπικός σε τολουόλιο		(C)		
Alkylamine mixtures	Μίγματα αλκυλαμίνης		C		
Alkyl (C ₃ -C ₈) benzene mixtures (straight or branched chain)	Αλκυλικά μίγματα (C ₃ -C ₈) του βενζολίου (ευθύγραμμο ή διακλαδωμένο αλυσίδας)		D		
Alkyl benzene sulphonate (branched chain)	Αλκυλοβενζοσουλφονικός αιθέρας (διακλαδωμένο αλυσίδας)		B		
Alkyl benzene sulphonate (straight chain)	Αλκυλοβενζοσουλφονικός αιθέρας (ευθύγραμμο αλυσίδας)	2584	C		
Alkyl benzene sulphenic acid	Αλκυλοβενζοσουλφονικός οξύ	2586	C		
Allyl alcohol	Αλληλολόλη	1098	D		
Allyl chloride	Αλληλοχλωρίδιο	1100	D		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	2-(2-Αμινοαιθέρα) αιθανόλη	3055	D		
Aminoethyl ethanol-amine	Αμινοαιθέρας αιθανόλης αμίνης		(D)		
N-Aminoethyl-piperazine	N-Αμινοαιθέρας πειπεραζίνης	2615	D		
Ammonia aqueous (28% or less)	Άμμωνια αραιωμένη (28% ή λιγότερο)	2672*	C		
Ammonium nitrate solution (93% or less)	Αμμωνια νιτρικού αραιώσιον (93% ή λιγότερο)	2426	D		
Ammonium sulphate solution	Αμμωνια θειικού αραιώσιον		D		

Απόφαση ΜΑΡΟ 21(22)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ (ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1978 ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΑΥΤΗ)

Υιοθετήθηκε την 5η Δεκεμβρίου 1985

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38 (α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά τις λειτουργίες της Επιτροπής που έχουν καθορισθεί από διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, (που στο εξής θ' αναφέρεται σαν "Σύμβαση 1973") και το Άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Σύμβαση 1973 (που στο εξής θ' αναφέρεται σαν "Πρωτόκολλο 1978"), τα οποία από κοινού καθορίζουν τη διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου 1978 και δίνουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη δυνατότητα εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης του 1973 όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (ΜΑΡΟΛ 73/78).

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 22α σύνοδό της τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το Άρθρο 16(2) (α) της Σύμβασης του 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(5) της Σύμβασης του 1973 τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1978 (του σχετικού με το Πρωτόκολλο I της ΜΑΡΟΛ 73/78) το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής*
2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16 (2) (στ) (ιιι) της Σύμβασης του 1973 ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρείται ότι έγιναν αποδεκτές την 5 Οκτωβρίου 1986, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτής το ένα τρίτο ή περισσότερα των μερών ή των μερών των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αποτελεί το 50% ή περισσότερα της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας, έχουν ανακοινώσει στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους αναφορικά με τις τροποποιήσεις.
3. ΚΑΛΕΙ τα μέρη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ιι) της Σύμβασης του 1973 οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 6 Απριλίου 1987 με την αποδοχή τους σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 2*
4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό - Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 15(2) (ε) της Σύμβασης του 1973 να διαβιβάσει σε όλα τα μέρη του Πρωτοκόλλου του 1978 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα*
5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό- Γραμματέα να διαβιβάσει στα μέρη του Οργανισμού που δεν είναι μέρη του Πρωτοκόλλου του 1978 αντίγραφα της απόφασης και του Παραρτήματός της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΤΟΥ 1978
ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ
ΤΗΣ ΡΥΠΑΙΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ
ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ

(σύμφωνα με το άρθρο 8 της Σύμβασης)

Το υπάρχον κείμενο του Πρωτοκόλλου Ι αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο ΙΥποχρέωση Αναφοράς

(1) Ο Πλοίαρχος ή άλλο άτομο που είναι υπεύθυνο για οποιοδήποτε πλοίο που εμπλέκεται σε περιστατικό το οποίο αναφέρεται στο άρθρο ΙΙ του Πρωτοκόλλου αυτού, θ' αναφέρει τις λεπτομέρειες του περιστατικού αυτού χωρίς καθυστέρηση και στην πληρέστερη δυνατή έκταση σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου αυτού.

το οποίο

(2) Σε περίπτωση που το πλοίο αναφέρεται στην παράγραφο (1) αυτού του άρθρου έχει εγκαταληφθεί ή σε περίπτωση που η αναφορά από ένα τέτοιο πλοίο είναι ελλιπούς ή δεν είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο διευθυντής ή ο διαχειριστής αυτού ή ο πράκτοράς του θα αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που έχουν καθοριστεί για τον πλοίαρχο σύμφωνα με το Πρωτόκολλο αυτό, και στην μεγαλύτερη δυνατή έκταση.

Άρθρο ΙΙΣύνταξη Αναφορών

(1) Η αναφορά πρέπει να γίνεται όταν ένα περιστατικό περιλαμβάνει:

- (α) απόρριψη ή πιθανή απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου, ή επιβλαβών υγρών ουσιών, οι οποίες μεταφέρονται χύμα, και είναι αποτέλεσμα βλάβης στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του, ή με σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου ή τη διάσωση ζωής στη θάλασσα· ή
- (β) απόρριψη ή πιθανή απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών ουσιών σε συσκευασμένη μορφή που περιλαμβάνει εκείνες που βρίσκονται σε εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές, σε αυτοκινούμενα ή σιδηροδρομικά οχήματα και σε φορηγίδες· ή
- (γ) απόρριψη στη θάλασσα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου, πετρελαίου ή υγρών επιβλαβών ουσιών σε ποσότητα ή στιγμιαίο ρυθμό που υπερβαίνει αυτόν που επιτρέπεται από τη Σύμβαση αυτή.

(2) Για τους σκοπούς του Πρωτοκόλλου αυτού:

- (α) "Πετρέλαιο" που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 1(α) του άρθρου αυτού σημαίνει το πετρέλαιο όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1(1) του Παραρτήματος I της Σύμβασης.
- (β) "Υγρές επιβλαβείς ουσίες" που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 1(α) του άρθρου αυτού σημαίνει τις υγρές επιβλαβείς ουσίες όπως ορίζονται στον κανονισμό 1(5) του Παραρτήματος II της Σύμβασης.
- (γ) "Επιβλαβείς ουσίες" σε συσκευασμένη μορφή που αναφέρονται στην υποπαράγραφο 1(β) του άρθρου αυτού σημαίνει τις ουσίες που καθορίζονται ως ρυπαντές του θαλάσσιου περιβάλλοντος σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG).

Άρθρο III

Περιεχόμενο Αναφοράς

Σε κάθε περίπτωση οι αναφορές θα περιλαμβάνουν:

- (α) τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης των εμπλεκόμενων πλοίων,
- (β) το χρόνο, τον τύπο και τη θέση του περιστατικού,
- (γ) τον τύπο και την ποσότητα της επιβλαβούς ουσίας,
- (δ) τα μέτρα βοήθειας και διάσωσης.

Άρθρο IV

Συμπληρωματική Αναφορά

Οποιοδήποτε άτομο που υποχρεούται σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου αυτού ν'αποστείλει αναφορά, θα πρέπει όταν αυτό είναι δυνατόν:

- (α) να συμπληρώσει την αρχική αναφορά, εφόσον απαιτείται και να δώσει πληροφορίες που αφορούν παραπέρα εξελίξεις και
- (β) να συμμορφώνεται κατά το δυνατό πληρέστερα με τις αιτήσεις για παροχή πρόσθετων πληροφοριών των Κρατών που έχουν επηρεαστεί.

Άρθρο V

Διαδικασίες Αναφοράς

- (1) Οι αναφορές πρέπει να γίνονται μέσω των ταχύτερων διαθέσιμων τηλεπικοινωνιακών μέσων με τη μέγιστη δυνατή προτεραιότητα στο πλησιέστερο παράκτιο Κράτος.
- (2) Για την εφαρμογή των διατάξεων του Πρωτοκόλλου τα Μέρη της Σύμβασης αυτής θα εκδώσουν, ή θα προκαλέσουν την έκδοση κανονισμών ή οδηγιών αναφορικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την αναφορά περιστατικών, στα οποία περιλαμβάνονται επιβλαβείς ουσίες, με βάση τις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.