Warszawa, dnia 2 czerwca 2016 r.

Poz. 761

ZMIANY

do Protokołu I oraz do załączników do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r.,

przyjęte w Londynie w okresie od dnia 5 grudnia 1985 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W okresie od dnia 5 grudnia 1985 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r. w Londynie zostały przyjęte zmiany do Protokołu I oraz do załączników do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r.

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI

MARPOL

Stan na 31 grudnia 2015 r.

Jednolity tekst w języku polskim
Konwencji z 1973 r. wraz z Protokołem z 1978 r. oraz Protokołem z 1997 r.

SPIS TREŚCI

str.

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 3

Protokół I: Postanowienia odnoszące się do sprawozdań dotyczących wypadków związanych z substancjami szkodliwymi 16
Protokół II: Arbitraż 18
Protokół z 1978 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 21
Protokół z 1997 r. uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem 1978 25

Załącznik I do Konwencji MARPOL 73/78: Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

Rozdział 1 Postanowienia ogólne 29

Prawidło 1 *Definicje* 29
Prawidło 2 *Zastosowanie* 38
Prawidło 3 *Zwolnienia i odstępstwa* 39
Prawidło 4 *Wyjątki* 41
Prawidło 5 *Urządzenia równoważne* 42

Rozdział 2 Przeglądy i wydawanie Świadectw 43

Prawidło 6 *Przeglądy* 43
Prawidło 7 *Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa* 46
Prawidło 8 *Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa przez inny Rząd* 46
Prawidło 9 *Forma Świadectwa* 47
Prawidło 10 *Okres ważności Świadectwa* 47
Prawidło 11 *Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych* 49

Rozdział 3 Wymagania dotyczące pomieszczeń maszynowych wszystkich statków 50

Część A Konstrukcja

Prawidło 12 *Zbiorniki dla pozostałości olejowych (szlamu)* 50
Prawidło 12A *Ochrona zbiorników paliwowych* 51
Prawidło 13 *Znormalizowane złącze zdawcze* 61

Część B Wyposażenie

Prawidło 14 *Filtracyjne urządzenia odolejające* 62

Część C Kontrola eksploatacyjnych zrzutów oleju

Prawidło 15 *Kontrola usuwania oleju* 63

Prawidło 16 *Rozdzielenie oleju i balastu wodnego oraz przewóz oleju w zbiornikach skrajnika dziobowego* 65
Prawidło 17 *Książka zapisów olejowych, Część I – Operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych* 66

Rozdział 4 Wymagania dotyczące przestrzeni ładunkowej zbiornikowców olejowych 68

Część A Konstrukcja

Prawidło 18 *Zbiorniki oddzielonego balastu* 68
Prawidło 19 *Wymagania dotyczące podwójnego kadłuba i podwójnego dna dla zbiornikowców olejowych przekazanych w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie* 73
Prawidło 20 *Wymagania dotyczące podwójnego kadłuba i podwójnego dna dla zbiornikowców olejowych przekazanych przed 6 lipca 1996 r.* 78
Prawidło 21 *Zapobieganie zanieczyszczaniu przez zbiornikowce olejowe przewożące jako ładunek oleje ciężkie* 81
Prawidło 22 *Ochrona dna pompowni* 83
Prawidło 23 *Rozwiązanie dla przypadkowego wypływu oleju* 84
Prawidło 24 *Założenia dla uszkodzeń* 93
Prawidło 25 *Hipotetyczny wyciek oleju* 94
Prawidło 26 *Ograniczenie wielkości i rozmieszczenie zbiorników ładunkowych* 96
Prawidło 27 *Stateczność w stanie nieuszkodzonym* 98
Prawidło 28 *Niezatapialność i stateczność w stanie uszkodzonym* 100
Prawidło 29 *Zbiorniki resztkowe* 105
Prawidło 30 *Instalacje pompowe, rurociągi oraz urządzenia do usuwania* 106

Część B Wyposażenie

Prawidło 31 *System kontrolno-pomiarowy usuwania oleju* 110
Prawidło 32 *Wykrywacze warstwy granicznej olej/woda* 111
Prawidło 33 *Wymagania dla systemów mycia ropą naftową* 111

Część C Kontrola usuwania oleju w czasie eksploatacji

Prawidło 34 *Kontrola usuwania oleju* 112
Prawidło 35 *Mycie ropą naftową* 114
Prawidło 36 *Książka zapisów olejowych, Część II – Operacje ładunkowo-balastowe* 114

Rozdział 5 Zapobieganie zanieczyszczaniu spowodowanemu powypadkowymi rozlewami olejowymi 116

Prawidło 37 *Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym* 116

Rozdział 6 Urządzenia odbiorcze 117

Prawidło 38 *Urządzenia odbiorcze* 117

Rozdział 7 Wymagania specjalne dla stałych lub pływających platform 121

Prawidło 39 *Wymagania specjalne dla stałych lub pływających platform* 121

Rozdział 8 Zapobieganie zanieczyszczaniu podczas transportu ładunku olejowego między zbiornikowcami olejowymi na morzu 122

Prawidło 40 *Zakres zastosowania* 122
Prawidło 41 *Zasady ogólne bezpieczeństwa i ochrony środoiska* 123
Prawidło 42 *Zawiadamianie* 124

Rozdział 9 Szczególne wymagania dotyczące używania lub przewozu olejów na obszarze Antarktyki 125

Prawidło 43 *Szczególne wymagania dotyczące używania lub przewozu olejów na obszarze Antarktyki* 125

Rozdział 10 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszej konwencji 125

Prawidło 44 *Zastosowanie* 125

Prawidło 45 *Weryfikacja zgodności* 125

Uzupełnienia do Załącznika I

Uzupełnienie I Wykaz olejów 127
Uzupełnienie II Wzór *Świadectwa* i załączników 129
Uzupełnienie III Formularz *Książki zapisów olejowych* 153

Załącznik II do Konwencji MARPOL 73/78: Przepisy o kontroli zanieczyszczania szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem

Rozdział 1 Postanowienia ogólne 169

Prawidło 1 *Definicje* 169
Prawidło 2 *Zastosowanie* 172
Prawidło 3 *Wyjątki* 172
Prawidło 4 *Zwolnienia* 173
Prawidło 5 *Urządzenia równoważne* 175

Rozdział 2 Klasyfikacja szkodliwych substancji ciekłych 177

Prawidło 6 *Klasyfikacja i wykaz szkodliwych substancji ciekłych i innych substancji* 177

Rozdział 3 Przeglądy i wydawanie Świadectw 178

Prawidło 7 *Przegląd i wydawanie Świadectw chemikaliowcom* 178
Prawidło 8 *Przeglądy* 178
Prawidło 9 *Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa* 181
Prawidło 10 *Okres ważności Świadectwa* 182

Rozdział 4 Projekt, konstrukcja, urządzenia i wyposażenie 184

Prawidło 11 *Projekt, konstrukcja, wyposażenie i eksploatacja* 184
Prawidło 12 *Pompy, rurociągi, instalacje wyładunkowe i zbiorniki resztkowe* 185

Rozdział 5 Eksploatacyjne usuwanie pozostałości szkodliwych substancji ciekłych 187

Prawidło 13 *Kontrola usuwania pozostałości szkodliwych substancji ciekłych* 187

Prawidło 14 *Podręcznik procedur i instalacji* ... 191
Prawidło 15 *Książka zapisów ładunkowych* ... 191

Rozdział 6 Środki kontroli przez Państwo portu ... 192

Prawidło 16 *Środki kontroli* ... 192

Rozdział 7 Zapobieganie zanieczyszczaniu będącemu wynikiem zdarzenia z udziałem szkodliwych substancji ciekłych ... 194

Prawidło 17 *Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi* ... 194

Rozdział 8 Urządzenia odbiorcze ... 195

Prawidło 18 *Urządzenia odbiorcze i wyposażenie portów wyładunkowych* ... 195

Rozdział 9 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszej konwencji ... 197

Prawidło 19 *Zastosowanie* ... 197

Prawidło 20 *Weryfikacja zgodności* ... 197

Uzupełnienia do Załącznika II

Uzupełnienie 1 Wytyczne do klasyfikacji szkodliwych substancji ciekłych ... 198
Uzupełnienie 2 Wzór *Książki zapisów ładunkowych* dla statków przewożących szkodliwe substancje ciekłe luzem ... 202
Uzupełnienie 3 Wzór *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* ... 208
Uzupełnienie 4 Standardowy wzorzec *Podręcznika procedur i instalacji* ... 214
Uzupełnienie 5 Określenie ilości pozostałości w zbiornikach ładunkowych, pompach i związanych z nimi rurociągach ... 229
Uzupełnienie 6 Procedury mycia wstępnego ... 232
Uzupełnienie 7 Procedury wentylacji ... 237

Załącznik III do Konwencji MARPOL 73/78: Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi przewożonymi morzem w opakowaniach

Rozdział 1 Przepisy ogólne ... 240

Prawidło 1 Definicje ... 240

Prawidło 2 *Zastosowanie* ... 241
Prawidło 3 *Opakowanie* ... 241
Prawidło 4 *Oznakowanie i etykiety* ... 241
Prawidło 5 *Dokumentacja* ... 242
Prawidło 6 *Rozmieszczenie* ... 242
Prawidło 7 *Ograniczenia ilościowe* ... 242
Prawidło 8 *Wyjątki* ... 242
Prawidło 9 *Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych* ... 242

Rozdział 2 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika 243
Prawidło 10 *Zastosowanie* 243
Prawidło 11 *Weryfikacja zgodności* 243

Uzupełnienie do Załącznika III

Kryteria dla identyfikacji substancji szkodliwych przewożonych w opakowaniach 244

Załącznik IV do Konwencji MARPOL 73/78:
Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków

Rozdział 1 Postanowienia ogólne 247

Prawidło 1 *Definicje* 247
Prawidło 2 *Zastosowanie* 249
Prawidło 3 *Wyjątki* 249

Rozdział 2 Przeglądy i wydawanie Świadectw 250

Prawidło 4 *Przeglądy* 250
Prawidło 5 *Wydanie lub potwierdzenie Świadectwa* 252
Prawidło 6 *Wydawanie lub potwierdzenie Świadectwa przez inny Rząd* 252
Prawidło 7 *Forma Świadectwa* 253
Prawidło 8 *Okres ważności Świadectwa* 253

Rozdział 3 Wyposażenie i kontrola usuwania 255

Prawidło 9 *Instalacje ścieków* 255
Prawidło 10 *Znormalizowane złącze zdawcze* 256
Prawidło 11 *Usuwanie ścieków* 256

Rozdział 4 Urządzenia odbiorcze 258

Prawidło 12 *Urządzenia odbiorcze* 258
Prawidło 13 *Urządzenie odbiorcze dla statków pasażerskich na obszarach specjalnych* 258

Rozdział 5 Kontrola Państwa portu 259

Prawidło 14 *Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych* 259

Rozdział 6 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika 259

Prawidło 15 *Zastosowanie* 259

Prawidło 16 *Weryfikacja zgodności* 259

Uzupełnienie do Załącznika IV

Wzór Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami 261

Załącznik V do Konwencji MARPOL 73/78:
Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków

Rozdział 1 Przepisy ogólne 267

Prawidło 1 *Definicje* 267
Prawidło 2 *Zastosowanie* 270
Prawidło 3 *Ogólny zakaz usuwania odpadów do morza* 270
Prawidło 4 *Usuwanie odpadów poza obszarami specjalnymi* 271
Prawidło 5 *Wymagania specjalne dotyczące usuwania odpadów ze stałych lub pływających platform* 271
Prawidło 6 *Usuwanie odpadów wewnątrz obszarów specjalnych* 272
Prawidło 7 *Zwolnienia* 273
Prawidło 8 *Urządzenia odbiorcze* 274
Prawidło 9 *Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych* 274
Prawidło 10 *Tablice informacyjne, Plan postępowania z odpadami, prowadzenie zapisów o odpadach* 275

Rozdział 2 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika 277

Prawidło 11 *Zastosowanie* 277
Prawidło 12 *Weryfikacja zgodności* 277

Uzupełnienie do Załącznika V

Wzór *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* 278

Załącznik VI do Konwencji MARPOL 73/78:
Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki

Rozdział 1 Postanowienia ogólne 283

Prawidło 1 *Zastosowanie* 283
Prawidło 2 *Definicje* 283
Prawidło 3 *Wyjątki i wyłączenia* 288
Prawidło 4 *Urządzenia równoważne* 290

Rozdział 2 Przegląd, certyfikacja i środki kontroli 290

Prawidło 5 *Przeglądy* 290
Prawidło 6 *Wydawanie lub potwierdzanie Świadectw* 294
Prawidło 7 *Wydanie Świadectwa przez inny Rząd* 294
Prawidło 8 *Forma Świadectw* 295
Prawidło 9 *Okres ważności Świadectw* 296
Prawidło 10 *Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych* 298
Prawidło 11 *Wykrywanie naruszeń i egzekwowanie wymagań* 299

Rozdział 3 Wymagania dotyczące kontroli emisji ze statków 300

Prawidło 12 *Substancje zubożające warstwę ozonową* 300

Prawidło 13 *Tlenki azotu (NO_x)* 301
Prawidło 14 *Tlenki siarki (SO_x) i zanieczyszczenia stałe* 307
Prawidło 15 *Lotne związki organiczne* 309
Prawidło 16 *Spalanie na statku* 310
Prawidło 17 *Urządzenia odbiorcze* 312
Prawidło 18 *Dostępność i jakość paliwa olejowego* 313
Rozdział 4 Wymagania w zakresie efektywności energetycznej statków 317
Prawidło 19 *Zastosowanie* 317
Prawidło 20 *Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (Osiągnięty EEDI)* 318
Prawidło 21 *Wymagany Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej EEDI (Wymagany EEDI)* 318
Prawidło 22 *Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP)* 321
Prawidło 23 *Promocja współpracy technicznej i transferu technologii związanych z poprawą efektywności energetycznej statków* 321
Rozdział 5 Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika 322
Prawidło 24 *Zastosowanie* 322
Prawidło 25 *Weryfikacja zgodności* 322

Uzupełnienia do Załącznika VI

Uzupełnienie I Wzór *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (IAPP)* 323
Uzupełnienie II Cykle prób i współczynniki wagowe 333
Uzupełnienie III Kryteria i procedury wyznaczania obszarów kontroli emisji SO_x .. 335
Uzupełnienie IV Uznanie typu i graniczne parametry pracy spalarek okrętowych 337
Uzupełnienie V Informacje, które powinny być zawarte w dokumencie dostawy paliwa 338
Uzupełnienie VI Procedura sprawdzenia próbek paliwa olejowego dla celów Załącznika VI do Konwencji MARPOL 338
Uzupełnienie VII Północnoamerykański obszar kontroli emisji 342
Uzupełnienie VIII Formularz *Międzynarodowego Świadectwa Efektywności Energetycznej (IEE)* 356

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI, 1973

Strony konwencji,

świadome konieczności ochrony środowiska człowieka w ogóle, a środowiska morskiego w szczególności,

uznając, że rozmyślne, spowodowane niedbalstwem lub przypadkowe usunięcie ze statków oleju lub innych substancji szkodliwych stanowi poważne źródło zanieczyszczenia,

uznając również doniosłość Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza olejami z 1954 r., jako pierwszego wielostronnego aktu prawnego, zawartego w celu ochrony środowiska, i doceniając znaczny wkład tamtej konwencji w ochronę mórz oraz środowiska przybrzeżnego przed zanieczyszczaniem,

pragnąc doprowadzić do całkowitego wyeliminowania umyślnego zanieczyszczania środowiska morskiego olejami i innymi substancjami szkodliwymi oraz do zmniejszenia przypadkowego zrzutu tych substancji,

uważając, że cel ten najlepiej można osiągnąć przez ustalenie zasad nie ograniczających się tylko do zanieczyszczenia olejami, lecz mających znaczenie uniwersalne,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Zobowiązania ogólne wynikające z konwencji

1. Strony konwencji zobowiązują się stosować postanowienia niniejszej konwencji i tych załączników, którymi są związane, w tym celu aby zapobiegać zanieczyszczaniu środowiska morskiego przed zrzutami szkodliwych substancji lub wyciekami zawierającymi takie substancje, powodującymi naruszenie postanowień konwencji.

2. Jeżeli wyraźnie nie przewidziano inaczej, powołanie się na niniejszą konwencję oznacza jednocześnie powołanie się na protokoły i załączniki do niej.

Artykuł 2

Definicje

W rozumieniu niniejszej konwencji, jeżeli wyraźnie nie przewidziano inaczej:

1) „prawidła" oznaczają przepisy zawarte w załącznikach do niniejszej konwencji,
2) „substancja szkodliwa" oznacza jakąkolwiek substancję, która, jeżeli zostanie wprowadzona do morza, może spowodować powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne

z prawem użytkowanie morza, oraz jakąkolwiek substancję podlegającą kontroli na podstawie niniejszej konwencji.

3a) „zrzut" w odniesieniu do substancji szkodliwych lub wycieków zawierających takie substancje oznacza każde usunięcie takich substancji ze statku i obejmuje każde ich przedostanie się do morza, pozbycie, rozlewanie, ciekniecie, pompowanie, wydzielanie lub opróżnianie;

b) „zrzut" nie obejmuje:

(i) zatapiania w rozumieniu Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Londynie dnia 13 listopada 1972 r., lub

(ii) usuwania szkodliwych substancji powstałych bezpośrednio w wyniku badań, eksploatacji i przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego, lub

(iii) usuwania szkodliwych substancji w celach prawnie uznanych badań naukowych, odnośnie do likwidacji zanieczyszczenia lub jego kontroli,

4) „statek" oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim i obejmuje wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, urządzenia pływające oraz stałe bądź pływające platformy,

5) „Administracja" oznacza rząd państwa, pod którego zarządem statek jest eksploatowany. W odniesieniu do statków uprawnionych do podnoszenia bandery jakiegokolwiek państwa, Administracja oznacza rząd tego państwa. W odniesieniu do stałych lub pływających platform używanych do badań i eksploatacji dna morskiego i jego wnętrza przyległego do wybrzeża, nad którym państwo nadbrzeżne wykonuje swoją jurysdykcję w celu badań i eksploatacji ich zasobów naturalnych, Administracja oznacza rząd danego państwa nadbrzeżnego,

6) „wypadek" oznacza jakiekolwiek zdarzenie obejmujące faktyczny lub domniemany zrzut do morza szkodliwej substancji lub wyciek zawierający taką substancję,

7) „Organizacja" oznacza Międzyrządową Morską Morską Organizację Doradczą[1].

Artykuł 3

Zastosowanie

1. Niniejszą konwencję stosuje się do:

a) statków uprawnionych do podnoszenia bandery Stron konwencji, oraz

b) statków nieuprawnionych do podnoszenia bandery Strony, ale eksploatowanych pod zarządem Strony.

2. Żadne z postanowień tego artykułu nie może być interpretowane jako ograniczające lub rozszerzające jurysdykcję Stron, zgodnie z prawem mię-

[1] Obecnie Międzynarodowa Organizacją Morska.

dzynarodowym, nad dnem morskim i jego wnętrzem przyległym do ich wybrzeży, w celu poszukiwania i eksploatacji ich zasobów naturalnych.

3. Niniejszej konwencji nie stosuje się do jakiegokolwiek okrętu wojennego, floty pomocniczej ani do innych statków stanowiących własność państwa lub eksploatowanych przez nie i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Jednakże każda ze Stron zapewni, przez podjęcie odpowiednich środków nie utrudniających operacji statkami lub zdolności operacyjnych statków stanowiących jej własność bądź przez nią eksploatowanych, że będą one postępować zgodnie z niniejszą konwencją w takim zakresie, w jakim jest to słuszne i wykonalne.

Artykuł 4

Naruszenie

1. Jakiekolwiek naruszenie wymagań niniejszej konwencji jest zakazane i za nie będą stosowane sankcje przewidziane zgodnie z prawem Administracji danego statku, gdziekolwiek naruszenie nastąpi. Jeżeli Administracja zostanie poinformowana o takim naruszeniu i uzna, że zebrane dowody są wystarczające do wszczęcia postępowania, w związku z domniemanym naruszeniem, spowoduje ona, aby postępowanie zostało wszczęte zgodnie z jej prawem, tak szybko jak to jest możliwe.

2. Jakiekolwiek naruszenie wymagań niniejszej konwencji w granicach jurysdykcji którejkolwiek ze Stron konwencji jest zakazane i za nie stosowane będą sankcje ustanowione przez prawo tej Strony. Kiedykolwiek naruszenie takie nastąpi, Strona ta powinna:

a) albo spowodować wszczęcie postępowania zgodnie z jej prawem,
b) albo dostarczyć Administracji statku taką informację i dowód na to, że naruszenie nastąpiło, jakie mogą być w jej posiadaniu.

3. Jeżeli informacja lub dowód w sprawie jakiegokolwiek naruszenia niniejszej konwencji przez statek zostały dostarczone Administracji tego statku, Administracja niezwłocznie powiadomi o podjętym działaniu Stronę, która dostarczyła tę informację lub dowód, oraz Organizację.

4. Kary przewidziane przez prawo Strony na podstawie niniejszego artykułu będą dostatecznie surowe, by odstraszyć od naruszeń niniejszej konwencji oraz będą równie surowe niezależnie od tego, gdzie naruszenia nastąpiły.

Artykuł 5

Świadectwa i specjalne zasady dotyczące inspekcji statków

1. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2 niniejszego artykułu, świadectwo wydane z upoważnienia Strony konwencji zgodnie z postanowieniami prawideł będzie akceptowane przez inne Strony i uznawane we wszystkich celach, jakich niniejsza

konwencja dotyczy, za mające taką samą ważność jak świadectwo wydane przez nie.

2. Statek, który ma obowiązek posiadania świadectwa zgodnie z postanowieniami odpowiednich prawideł, podczas pobytu w portach lub przystaniach przeładunkowych na morzu, podległych jurysdykcji Strony, podlega inspekcji urzędników należycie upoważnionych przez tę Stronę. Każda taka inspekcja ograniczy się do sprawdzenia, czy na statku znajduje się ważne świadectwo, chyba że istnieją oczywiste podstawy, aby przypuszczać, że stan statku lub jego wyposażenie w istotny sposób nie odpowiadają danym tego świadectwa. W takim wypadku albo wówczas, gdy statek nie ma ważnego świadectwa, Strona dokonująca inspekcji podejmie takie kroki, które zapewnią, że statek ten nie wyjdzie w morze dopóki nie będzie mógł odbywać żeglugi bez powodowania nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego. Strona ta może jednak udzielić takiemu statkowi zezwolenia na opuszczenie portu lub przystani przeładunkowej na morzu w celu udania się do najbliższej odpowiedniej stoczni remontowej.

3. Jeżeli Strona nie wyrazi zgody na wejście obcego statku do jej portów lub przystani przeładunkowych na morzu podlegających jej jurysdykcji lub podejmie jakiekolwiek działanie przeciwko takiemu statkowi, gdyż statek ten nie odpowiada postanowieniem niniejszej konwencji, powinna ona natychmiast poinformować konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego Strony, której banderę statek ma prawo podnosić, lub jeżeli to nie jest możliwe, Administrację danego statku. Przed odmówieniem zgody na wejście statku lub podjęciem takiego działania, Strona może zażądać konsultacji z Administracją danego statku. Administracja będzie również powiadomiona, w razie gdy statek nie ma ważnego świadectwa, zgodnie z postanowieniami prawideł.

4. W stosunku do statków państw nie będących Stronami konwencji, Strony będą stosować wymagania konwencji w takim zakresie, w jakim będzie to niezbędne do zapewnienia, aby statki te nie były traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany.

Artykuł 6

Wykrywanie naruszeń i zapewnienie przestrzegania konwencji

1. Strony konwencji będą współpracować w wykrywaniu naruszeń i zapewnianiu przestrzegania postanowień niniejszej konwencji z użyciem wszystkich właściwych i dostępnych środków wykrywania i kontroli środowiska oraz odpowiednich sposobów przekazywania informacji i gromadzenia dowodów.

2. Statek, do którego stosuje się niniejszą konwencję, może w jakimkolwiek porcie Strony lub przystani przeładunkowej na morzu podlegać inspekcji wykonywanej przez urzędników wyznaczonych lub upoważnionych przez Stronę w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu jakichkolwiek szkodliwych substancji z naruszeniem postanowień prawideł. Jeżeli inspekcja wykaże naruszenie konwen-

cji, sprawozdanie z takiej inspekcji zostanie przesłane Administracji w celu podjęcia odpowiedniego działania.

3. Każda Strona dostarczy Administracji dowód na to, jeżeli taki istnieje, że statek dokonał zrzutu szkodliwych substancji lub spowodował wyciek zawierający takie substancje z naruszeniem postanowień prawideł. Jeżeli jest to wykonalne, właściwe władze tej Strony powiadomią kapitana statku o domniemanym naruszeniu.

4. Po otrzymaniu takiego dowodu Administracja poinformowana w ten sposób zbada sprawę i może zażądać, aby druga Strona dostarczyła dalszy lub bardziej przekonujący dowód dotyczący domniemanego naruszenia. Jeżeli Administracja uzna, że istnieje wystarczający dowód do wszczęcia postępowania w sprawie domniemanego naruszenia, spowoduje ona, aby postępowanie takie zostało wszczęte zgodnie z jej prawem, tak szybko, jak to jest możliwe. Administracja poinformuje niezwłocznie o podjętym działaniu Stronę, która powiadomiła o domniemanym naruszeniu, oraz Organizację.

5. Strona może także poddać inspekcji statek, do którego niniejszą Konwencję się stosuje, gdy wejdzie on do portów lub przystani przeładunkowych na morzu, podlegających jej jurysdykcji, jeżeli otrzyma od jakiejkolwiek Strony prośbę o przeprowadzenie dochodzenia wraz z dostarczonymi dowodami na to, że statek w jakimkolwiek miejscu dokonał zrzutu szkodliwych substancji lub spowodował wyciek zawierający takie substancje. Sprawozdanie z takiego dochodzenia należy przesłać Stronie, która zgłosiła prośbę oraz Administracji, tak aby odpowiednie działanie mogło być podjęte zgodnie z niniejszą konwencją.

Artykuł 7

Nieuzasadnione opóźnianie rejsu statków

1. Należy podjąć wszelkie możliwe starania, aby uniknąć nieuzasadnionego przetrzymania statku lub opóźniania jego rejsu podczas wykonywania uprawnień na podstawie artykułów 4, 5 lub 6 niniejszej konwencji.

2. Statek, który bez uzasadnienia został przetrzymany lub któremu opóźniono rejs podczas wykonywania uprawnień na podstawie artykułów 4, 5 lub 6 niniejszej konwencji, ma prawo do odszkodowania z tytułu jakiejkolwiek poniesionej z tego powodu straty lub szkody.

Artykuł 8

Sprawozdania dotyczące wypadków związanych z substancjami szkodliwymi

1. Zgodnie z postanowieniami protokołu I do niniejszej konwencji z każdego wypadku należy sporządzić sprawozdanie, bez zwłoki i w możliwie najpełniejszym zakresie.

2. Każda ze Stron konwencji:
a) stworzy niezbędne warunki do wyznaczenia właściwego urzędnika lub agencji do przyjmowania i sporządzania sprawozdań dotyczących wypadków, oraz
b) zawiadomi Organizację z podaniem szczegółów o podjętych w tym kierunku krokach, w celu poinformowania innych Stron oraz państw członkowskich Organizacji.

3. Gdy Strona otrzyma sprawozdanie zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, Strona ta niezwłocznie przekaże sprawozdanie:
a) Administracji zainteresowanej statkiem, oraz
b) jakiemukolwiek innemu państwu, które może być dotknięte wypadkiem.

4. Każda Strona konwencji wyda instrukcje swoim morskim statkom i samolotom inspekcyjnym oraz innym właściwym służbom, aby zawiadamiały swe władze o jakichkolwiek wypadkach określonych w protokole I do niniejszej konwencji. Strona ta, jeżeli uzna to za słuszne, zawiadomi odpowiednio Organizację oraz każdą zainteresowaną Stronę.

Artykuł 9
Inne umowy i interpretacja

1. Niniejsza konwencja po jej wejściu w życie zastąpi Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami z 1954 r. wraz z tymi poprawkami, które są obowiązujące dla Stron tamtej konwencji.

2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie stoi na przeszkodzie kodyfikacji i rozwijaniu prawa morza przez Konferencję Prawa Morza Narodów Zjednoczonych, zwołaną na podstawie Rezolucji 2750 C (XXV) Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, ani obecnych lub przyszłych roszczeń i poglądów prawnych jakiegokolwiek państwa, dotyczących prawa morza oraz charakteru i zasięgu jurysdykcji państwa nadbrzeżnego i państwa bandery.

3. Określenie „jurysdykcja" w niniejszej konwencji będzie interpretowane w świetle prawa międzynarodowego obowiązującego w czasie stosowania lub interpretacji niniejszej konwencji.

Artykuł 10
Rozstrzyganie sporów

Każdy spór między dwiema lub więcej Stronami konwencji dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, w razie gdy rozstrzygnięcie w drodze rokowań między zainteresowanymi Stronami nie byłoby możliwe i gdy Strony te nie uzgodnią inaczej, zostanie poddany na żądanie którejkolwiek z nich arbitrażowi, jak to przewidziano w protokole II do niniejszej konwencji.

Artykuł 11
Przekazywanie informacji

1. Strony konwencji zobowiązują się przekazywać Organizacji:

a) teksty ustaw, rozporządzeń, dekretów oraz innych aktów prawnych, które zostały ogłoszone, w odniesieniu do różnych zagadnień wchodzących w zakres niniejszej konwencji;

b) wykaz agencji pozarządowych upoważnionych do działania w ich imieniu w sprawach dotyczących projektowania, budowy i wyposażenia statków przewożących substancje szkodliwe, zgodnie z postanowieniami prawideł;

c) dostateczną liczbę wzorów świadectw wydawanych w myśl postanowień prawideł;

d) wykaz urządzeń odbiorczych wraz z podaniem ich lokalizacji, pojemności i posiadanych udogodnień oraz innych cech charakterystycznych;

e) sprawozdania urzędowe lub wyciągi ze sprawozdań urzędowych w takim zakresie, w jakim uwidaczniają one skutki stosowania niniejszej konwencji, oraz

f) roczne sprawozdania statystyczne, w formie ujednoliconej przez Organizację, dotyczące kar nałożonych z tytułu naruszenia postanowień niniejszej konwencji.

2. Organizacja powiadomi Strony o otrzymaniu wszelkich informacji na podstawie niniejszego artykułu i prześle wszystkim Stronom każdą informację przekazaną jej zgodnie z ust. 1 lit. b) – f).

Artykuł 12
Wypadki statków

1. Każda Administracja zobowiązuje się prowadzić dochodzenie w sprawie każdego wypadku, jakiemu uległ którykolwiek z jej statków objętych postanowieniami prawideł, jeżeli wypadek taki spowodował znaczne skutki szkodliwe w środowisku morskim.

2. Każda Strona konwencji zobowiązuje się przekazywać Organizacji informacje dotyczące wyników takiego dochodzenia, jeżeli uzna, że informacja taka może być pomocna w określaniu, jakie zmiany w konwencji mogłyby być pożądane.

Artykuł 13
Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu w siedzibie Organizacji od dnia 15 stycznia 1974 r. do dnia 31 grudnia 1974 r., a następnie otwarta do przystąpienia. Państwa mogą stać się Stroną niniejszej konwencji przez:

a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo

b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo

c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie w tym celu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

3. Sekretarz Generalny Organizacji poinformuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły o każdym podpisaniu lub złożeniu każdego nowego dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o dacie jego złożenia.

Artykuł 14

Załączniki opcyjne

1. Państwo może w chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej oświadczyć, że nie przyjmuje któregokolwiek lub wszystkich załączników opcyjnych III, IV i V do niniejszej konwencji (zwanych dalej „załącznikami opcyjnymi"). Z zastrzeżeniem powyższego, Strony konwencji będą związane załącznikami w całości.

2. Państwo, które oświadczyło, że nie jest związane załącznikiem opcyjnym, może w jakimkolwiek czasie przyjąć taki załącznik przez złożenie w Organizacji dokumentu, którego rodzaj został określony w artykule 13 ust. 2.

3. Państwo, które złożyło oświadczenie zgodne z ust. 1 w odniesieniu do załącznika opcyjnego i które następnie nie przyjęło tego załącznika zgodnie z ust. 2, nie będzie miało żadnych zobowiązań ani też nie będzie uprawnione do żądania jakichkolwiek przywilejów przewidzianych w niniejszej konwencji w sprawach będących przedmiotem takiego załącznika i wszelkie powołania się na Strony w tej konwencji nie będą obejmowały tego państwa w zakresie spraw będących przedmiotem danego załącznika.

4. Organizacja powiadomi państwa, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły o każdym oświadczeniu złożonym w myśl niniejszego artykułu, a także o otrzymaniu każdego dokumentu złożonego zgodnie z postanowieniami ust. 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Wejście w życie

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty, w której co najmniej 15 państw posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej stanie się jej Stronami zgodnie z artykułem 13 niniejszej konwencji.

2. Załącznik opcyjny wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty, w której warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu zostaną spełnione w stosunku do tego załącznika.

3. Organizacja poinformuje państwa, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły o dacie jej wejścia w życie oraz dacie wejścia w życie załącznika opcyjnego, zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu.

4. W stosunku do państw, które złożyły dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej konwencji lub do któregokolwiek załącznika opcyjnego po spełnieniu warunków wymaganych do ich wejścia w życie, lecz przed datą ich wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabierają mocy w dniu wejścia w życie konwencji lub takiego załącznika albo w trzy miesiące po złożeniu dokumentu, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

5.W stosunku do państw, które złożyły dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po dacie wejścia w życie konwencji lub załącznika opcyjnego, konwencja lub załącznik opcyjny wejdzie w życie w trzy miesiące po złożeniu tych dokumentów.

6. Po dacie, w której zostały spełnione wszystkie warunki wymagane zgodnie z artykułem 16 do wejścia w życie poprawki do niniejszej konwencji lub załącznika opcyjnego, każdy dokument dotyczący ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie odnosić się do konwencji lub załącznika wraz z poprawkami.

Artykuł 16
Poprawki

1. Niniejsza Konwencja może być zmieniona w jakimkolwiek trybie określonym w poniższych ustępach.

2. Poprawki rozpatrywane przez Organizację:

a) Każda poprawka zaproponowana przez Stronę konwencji powinna być przedstawiona Organizacji i przesłana przez jej Sekretarza Generalnego wszystkim członkom Organizacji oraz wszystkim Stronom co najmniej na sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.

b) Każda poprawka zaproponowana i rozesłana w sposób określony wyżej zostanie przedstawiona odpowiedniemu organowi Organizacji w celu rozpatrzenia.

c) Strony konwencji, niezależnie od tego czy są, czy też nie są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach odpowiedniego organu.

d) Poprawki zostaną uchwalone większością dwóch trzecich wyłącznie Stron konwencji obecnych i biorących udział w głosowaniu.

e) Poprawki uchwalone zgodnie z lit. d) powinny być podane do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji wszystkim Stronom konwencji w celu ich przyjęcia.

f) Poprawka będzie uważana za przyjętą w następujących okolicznościach:

i) Poprawka do artykułu konwencji będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym została przyjęta przez dwie trzecie Stron posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej.

ii) Poprawka do załącznika do konwencji będzie uważana za przyjętą zgodnie z trybem ustalonym w lit. f) podpunkt iii), chyba że odpowiedni organ w czasie jej uchwalania określi, że poprawka będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym zostanie przyjęta przez dwie trzecie Stron posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej. Niemniej jednak, w każdym czasie przed wejściem w życie poprawki do załącznika do konwencji, Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego Organizacji, że konieczna będzie jej wyraźna zgoda, zanim poprawka wejdzie w życie w stosunku do tej Strony. Zawiadomienie takie oraz data jego otrzymania zostaną przekazane do wiadomości Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji;

iii) Poprawka do uzupełnienia do załącznika do konwencji będzie uważana za przyjętą z upływem okresu, jaki zostanie wskazany przez odpowiedni organ w czasie jej uchwalenia, z tym że okres ten nie może być krótszy niż dziesięć miesięcy, chyba że w tym okresie Organizacji zostanie zgłoszony sprzeciw przez co najmniej jedną trzecią Stron lub przez Strony posiadające floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej, w zależności od tego, który z tych warunków jest spełniony.

iv) Poprawka do protokołu I do niniejszej konwencji będzie przedmiotem takiego samego trybu, jaki ma zastosowanie do poprawek do załączników do konwencji, jak to zostało przewidziane w lit. f) podpunkt ii) lub iii).

v) Poprawka do protokołu II do niniejszej konwencji będzie przedmiotem takiego samego trybu, jaki stosuje się do poprawki do artykułu konwencji, jak to zostało przewidziane w lit. f) podpunkt i).

g) Poprawka wejdzie w życie na następujących warunkach:

i) jeżeli chodzi o poprawkę do artykułu konwencji, do protokołu II lub do protokołu I albo do załącznika do konwencji, która nie została wprowadzona w trybie określonym w lit. f) podpunkt iii), poprawka przyjęta zgodnie z powyższymi postanowieniami wejdzie w życie w sześć miesięcy od daty jej przyjęcia w odniesieniu do Stron, które oświadczyły, że poprawkę przyjęły;

ii) jeżeli chodzi o poprawkę do protokołu I, do uzupełnienia do załącznika lub do załącznika do konwencji, która została wprowadzona w trybie określonym w lit. f) podpunkt iii), poprawka będzie uważana za przyjętą zgodnie z powyższymi warunkami i wejdzie w życie w sześć miesięcy po jej przyjęciu przez wszystkie Strony konwencji, z wyjątkiem tych, które przed tą datą złożyły oświadczenie, że nie przyjmą poprawki lub na mocy lit. f) podpunkt ii) oświadczyły, że konieczna jest ich wyraźna zgoda.

3. Poprawka rozpatrywana przez konferencję:

a) Na wniosek jednej ze Stron, uzgodniony co najmniej z jedną trzecią Stron, Organizacja zwoła konferencję Stron konwencji w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszej konwencji.

b) Każda poprawka uchwalona przez taką konferencję większością dwóch trzecich Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu, będzie przekazana przez Sekretarza Generalnego Organizacji wszystkim Umawiającym się Stronom do ich akceptacji.

c) Jeżeli konferencja nie postanowi inaczej, poprawka będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z trybem przewidzianym do tego celu w ust. 2) lit. f) i g).

4a) Jeżeli chodzi o poprawki do załącznika opcyjnego, będzie się uważać, że powołanie się w niniejszym artykule na Stronę konwencji oznacza powołanie się na Stronę związaną tym załącznikiem.

b) Każda Strona, która odmówiła przyjęcia poprawki do załącznika, nie będzie traktowana jako Strona, ale tylko w celu stosowania tej poprawki.

4. Przyjęcie i wejście w życie nowego załącznika nastąpi w takim samym trybie, jaki stosuje się dla przyjęcia i wejścia w życie poprawki do artykułu do konwencji.

5. Jeżeli wyraźnie nie przewidziano inaczej, jakakolwiek poprawka do niniejszej konwencji, wprowadzona zgodnie z niniejszym artykułem, dotycząca konstrukcji statku będzie miała zastosowanie jedynie do tych statków, których kontrakt na budowę został zawarty, lub w razie braku kontraktu na budowę, których stępki zostały położone w dniu wejścia w życie tej poprawki lub po tej dacie.

6. Każda poprawka do protokołu lub do załącznika powinna dotyczyć przedmiotu tego protokołu lub załącznika i powinna być zgodna z postanowieniami artykułów niniejszej konwencji.

7. Sekretarz Generalny Organizacji poinformuje wszystkie Strony o jakichkolwiek poprawkach, które wejdą w życie zgodnie z niniejszym artykułem oraz o dacie, w której każda z nich wchodzi w życie.

8. Każde oświadczenie o przyjęciu poprawki lub sprzeciwie na podstawie niniejszego artykułu powinno być pisemnie notyfikowane Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który listownie przekaże Stronom konwencji taką notyfikację oraz datę jej otrzymania.

Artykuł 17
Popieranie współpracy technicznej

Strony konwencji będą udzielały, w konsultacji z Organizacją i innymi międzynarodowymi organami, przy pomocy i koordynacji Dyrektora Wykonawczego Programu Organizacji Narodów Zjednoczonych do Spraw Środowiska, poparcia tym Stronom, które zwrócą się o pomoc techniczną w zakresie:

a) szkolenia personelu naukowego i technicznego;
b) dostarczania niezbędnego wyposażenia i urządzeń do odbioru i kontroli;
c) podejmowania innych kroków i rozwiązań w celu zapobiegania lub zmniejszania zanieczyszczania środowiska morskiego przez statki; oraz
d) podejmowania badań naukowych, przede wszystkim w ramach krajów zainteresowanych,

przyczyniając się w ten sposób do realizacji celów i zadań niniejszej konwencji.

Artykuł 18
Wypowiedzenie

1. Niniejsza konwencja lub jakikolwiek załącznik opcyjny mogą być wypowiedziane przez każdą Stronę w każdym czasie po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie konwencji lub takiego załącznika w stosunku do tej Strony.

2. Wypowiedzenie powinno być dokonane w formie pisemnej notyfikacji Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który poinformuje wszystkie inne Strony o każdej takiej notyfikacji oraz o dacie jej otrzymania, jak również o dacie, w której wypowiedzenie to nabierze mocy.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego Organizacji notyfikacji o wypowiedzeniu albo po upływie dłuższego okresu wskazanego w tej notyfikacji.

Artykuł 19
Złożenie do depozytu i rejestracja

1. Niniejsza konwencja zostanie złożona do depozytu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który przekaże jej uwierzytelnione odpisy wszystkim państwom, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły.

2. Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji jej tekst zostanie przekazany przez Sekretarza Generalnego Organizacji Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 20
Języki

Niniejsza konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny. Oficjalne tłumaczenia na języki arabski, niemiecki, włoski i japoński zostaną sporządzone i złożone wraz z podpisanym oryginałem.

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie dnia drugiego listopada tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego trzeciego roku.

Protokół I
Postanowienia odnoszące się do sprawozdań dotyczących wypadków związanych z substancjami szkodliwymi
(zgodnie z artykułem 8 konwencji)

Artykuł I
Obowiązek składania sprawozdań

1. Kapitan statku uczestniczącego w wypadku, o którym mowa w artykule II niniejszego protokołu, albo inna osoba odpowiedzialna za statek powinna bez zwłoki złożyć sprawozdanie o szczegółach takiego wypadku w możliwie najpełniejszym zakresie, zgodnie z postanowieniami niniejszego protokółu.

2. W razie gdy statek określony w ust. 1 zostanie opuszczony lub w razie gdy sprawozdanie z takiego statku okaże się niekompletne lub niemożliwe do otrzymania, właściciel, czarterujący, zarządzający statkiem lub armator albo też ich przedstawiciele powinni w możliwie największym zakresie wziąć na siebie obowiązek nałożony na kapitana w myśl postanowień niniejszego protokołu.

Artykuł II
Sposoby składania sprawozdań

1. Sprawozdania należy składać, gdy wypadek dotyczy:

a) zrzutu ponad dopuszczalną ilość albo prawdopodobnego zrzutu oleju lub szkodliwych substancji ciekłych z jakiejkolwiek przyczyny, wliczając także zrzuty w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub dla ratowania życia na morzu: lub
b) zrzutu lub prawdopodobnego zrzutu substancji szkodliwych w opakowaniach, wliczając substancje przewożone w kontenerach, zbiornikach przenośnych, pojazdach drogowych i szynowych jak i barkami przewożonymi na statkach; lub
c) uszkodzenia, usterki lub awarii statku o długości 15 m lub większej, która:
   i) wpływa na bezpieczeństwo statku, wliczając tu, ale nie tylko, kolizję, wejście na mieliznę, pożar, wybuch, uszkodzenie konstrukcji, zalanie i przesunięcie ładunku; lub
   ii) skutkuje umniejszeniem bezpieczeństwa żeglugi, wliczając tu, ale nie tylko, usterkę lub uszkodzenie urządzenia sterowego, układu napędowego, systemu wytwarzania energii elektrycznej i ważnych statkowych urządzeń nawigacyjnych; albo:
d) zrzutu oleju lub szkodliwych substancji ciekłych dokonanego podczas czynności eksploatacyjnych statku, przekraczającego wartość lub ilości chwilowe dopuszczone niniejszą konwencją.

2. Dla celów niniejszego protokołu:

a) „olej" wymieniony w 1.a) tego artykułu oznacza olej określony w prawidle 1.1 załącznika I do konwencji;
b) „szkodliwe substancje ciekłe" wymienione w 1.a) tego artykułu oznaczają szkodliwe substancje ciekłe określone prawidłem 1.6 w załączniku II do konwencji;
c) „substancje szkodliwe w opakowaniach" wymienione w 1b) tego artykułu oznaczają substancje uznane za zanieczyszczające środowisko morskie w *Międzynarodowym kodeksie morskim towarów niebezpiecznych* (*IMDG Code*).

Artykuł III
Treść sprawozdania

W każdym przypadku sprawozdania powinny zawierać:
a) dane identyfikacyjne statku;
b) czas, rodzaj i miejsce zdarzenia;
c) ilość i rodzaj substancji szkodliwej, biorącej udział w zdarzeniu;
d) informację o udzielonej pomocy i zastosowanych środkach ratowniczych.

Artykuł IV
Sprawozdanie uzupełniające

Każda osoba, zobowiązana na podstawie niniejszego protokołu do wysłania sprawozdania, powinna w miarę możliwości:
a) uzupełnić wstępne sprawozdanie, tak jak to będzie potrzebne oraz przekazać informacje o dalszym przebiegu zdarzenia; oraz
b) uwzględnić tak dalece jak to możliwe prośby Państw dotkniętych zdarzeniem o dodatkowe informacje.

Artykuł V
Sposoby składania sprawozdań

1. Sprawozdania należy przekazywać najbliższemu Państwu nadbrzeżnemu najszybszymi dostępnymi kanałami telekomunikacyjnymi, zapewniając im bezwzględne pierwszeństwo przekazu.

2. Aby zapewnić realizację postanowień tego protokołu Strony konwencji powinny, opierając się na wytycznych opracowanych przez Organizację[1], wydać lub spowodować wydanie przepisów lub instrukcji, według których należy postępować składając sprawozdania o zdarzeniach z udziałem substancji szkodliwych.

[1] Patrz: „Ogólne zasady statkowych systemów składania raportów oraz wymagania dotyczące składania raportów ze statków wraz z wytycznymi do składania raportów o zdarzeniach z udziałem materiałów niebezpiecznych, substancji szkodliwych i/lub zanieczyszczających morze" uchwalone przez Organizację rezolucją A.851(20) zmienione rezolucją MEPC.138(53).;

Protokół II
Arbitraż
(zgodnie z artykułem 10 konwencji)

Artykuł I

Jeżeli Strony sporu nie postanowią inaczej, postępowanie arbitrażowe będzie prowadzone zgodnie z postanowieniami niniejszego protokołu.

Artykuł II

1. Powołanie Trybunału Arbitrażowego następuje na wniosek jednej ze Stron konwencji skierowany do drugiej Strony na podstawie artykułu 10 niniejszej konwencji. Wniosek o przeprowadzenie postępowania arbitrażowego powinien zawierać przedstawienie powstałego wydarzenia, łącznie z wszelkimi potwierdzającymi je dokumentami.

2. Strona występująca z wnioskiem zawiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji o swym wystąpieniu o powołanie Trybunału i poda nazwy Stron w sporze oraz te artykuły konwencji lub prawidła, co do których w jej opinii istnieje niezgodność w ich interpretacji lub stosowaniu. Sekretarz Generalny przekaże tę informację wszystkim Stronom.

Artykuł III

Trybunał będzie się składał z trzech członków; każda ze Stron sporu mianuje jednego arbitra, trzeci zaś arbiter, który będzie pełnił funkcję przewodniczącego, zostanie mianowany na podstawie porozumienia dwóch arbitrów wyżej wymienionych.

Artykuł IV

1. Jeżeli po upływie sześćdziesięciu dni od daty nominacji drugiego arbitra przewodniczący Trybunału nie będzie jeszcze mianowany, Sekretarz Generalny Organizacji na wniosek jednej ze Stron, w ciągu następnych sześćdziesięciu dni dokona takiej nominacji, wybierając go z listy osób o odpowiednich kwalifikacjach, sporządzonej uprzednio przez Radę Organizacji.

2. Jeżeli w okresie sześćdziesięciu dni od daty otrzymania wniosku jedna ze Stron nie mianuje członka Trybunału, za którego nominację jest odpowiedzialna, druga Strona może poinformować o tym bezpośrednio Sekretarza Generalnego Organizacji, który w ciągu sześćdziesięciu dni mianuje przewodniczącego Trybunału, wybierając go z listy wymienionej w ust. 1.

3. Po tej nominacji przewodniczący Trybunału zażąda od Strony, która nie wybrała arbitra, aby uczyniła to w taki sam sposób i na takich samych warunkach. Jeżeli Strona nie dokona wymaganej nominacji, przewodniczący Trybunału zwróci się do Sekretarza Generalnego Organizacji o dokonanie nominacji w sposób i na warunkach określonych w poprzednim ustępie.

4. Przewodniczący Trybunału, który został mianowany na podstawie postanowień niniejszego artykułu, nie może posiadać aktualnie ani też w przeszłości obywatelstwa jednej ze Stron, chyba że druga Strona wyrazi na to zgodę.

5. W razie zgonu lub niestawiennictwa arbitra mianowanego przez jedną ze Stron, Strona ta mianuje jego następcę w okresie sześćdziesięciu dni od daty zgonu lub niestawiennictwa. Gdyby wspomniana Strona nie dokonała nominacji, postępowanie arbitrażowe będzie prowadzone z udziałem pozostałych arbitrów. W wypadku zgonu lub niestawiennictwa przewodniczącego Trybunału należy mianować jego następcę zgodnie z postanowieniami artykułu III lub -w razie niemożności osiągnięcia porozumienia między członkami Trybunału w okresie sześćdziesięciu dni od daty zgonu lub niestawiennictwa - zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł V

Trybunał może rozpoznawać i rozstrzygać o roszczeniach wzajemnych wynikających bezpośrednio z przedmiotu sporu.

Artykuł VI

Każda ze Stron jest odpowiedzialna za wynagrodzenie swojego arbitra i związane z tym koszty oraz za koszty wynikłe z przygotowania swojej sprawy. Wynagrodzenie przewodniczącego Trybunału oraz wszelkie wydatki ogólne związane z postępowaniem arbitrażowym ponoszą obie Strony w równej wysokości. Trybunał będzie prowadził zapis wszystkich swoich wydatków i sporządzi ich ostateczne zestawienie.

Artykuł VII

Strona konwencji, która ma w tym interes prawny lub której może dotyczyć decyzja podjęta w danej sprawie, może za zgodą Trybunału przystąpić do postępowania arbitrażowego, zawiadamiając o tym pisemnie Strony, które pierwotnie wszczęły postępowanie.

Artykuł VIII

Trybunał Arbitrażowy powołany na podstawie postanowień niniejszego protokołu określi swoje zasady postępowania we własnym zakresie.

Artykuł IX

1. Decyzje Trybunału dotyczące zarówno trybu postępowania jak i miejsca spotkania oraz wszelkich postawionych przed nim problemów będą podejmowane większością głosów jego członków; nieobecność lub wstrzymanie się od głosu jednego z członków Trybunału mianowanego przez Strony nie będzie stanowić dla Trybunału przeszkody w podjęciu decyzji. W razie równej liczby głosów decyduje głos przewodniczącego.

2. Strony powinny ułatwiać pracę Trybunału, a w szczególności, zgodnie z ich ustawodawstwem i z użyciem wszystkich znajdujących się w ich dyspozycji środków:

a) dostarczyć Trybunałowi niezbędne dokumenty i informacje;
b) umożliwić Trybunałowi wstęp na swoje terytorium w celu przesłuchania świadków lub biegłych oraz dokonania wizji lokalnej.

3. Nieobecność lub niestawiennictwo jednej ze Stron nie stanowi przeszkody w prowadzeniu postępowania arbitrażowego.

Artykuł X

1. Trybunał wyda orzeczenie w okresie pięciu miesięcy od daty jego powołania, chyba że w razie konieczności zadecyduje o jego przedłużeniu na dalszy okres nie przekraczający trzech miesięcy. Do orzeczenia Trybunału będzie dołączone uzasadnienie. Orzeczenie jest ostateczne i nie podlega zaskarżeniu. O orzeczeniu zostanie powiadomiony Sekretarz Generalny Organizacji. Obie Strony powinny podporządkować się niezwłocznie wydanemu orzeczeniu.

2. Jakiekolwiek rozbieżności, które mogą powstać między Stronami w sprawie interpretacji lub wykonania orzeczenia, mogą być przedstawione przez każdą ze Stron w celu rozstrzygnięcia Trybunałowi, który wydał orzeczenie lub, gdy nie będzie to możliwe, innemu Trybunałowi powołanemu w tym celu w taki sam sposób jak pierwszy Trybunał.

PROTOKÓŁ Z 1978 R.
dotyczący Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973,

Strony niniejszego protokołu,

uznając, że Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, może wnieść poważny wkład w ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statki,

uznając także potrzebę dalszego postępu w zapobieganiu zanieczyszczaniu przez statki i w kontroli tych zanieczyszczeń, w szczególności w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu oleju,

uznając ponadto potrzebę wprowadzenia w życie prawideł, w miarę możliwości wcześnie i w szerokim zakresie, dotyczących zapobiegania zanieczyszczaniu olejami, zawartych w załączniku I do wspomnianej konwencji,

stwierdzając jednak potrzebę odłożenia stosowania postanowień załącznika II do tej konwencji do czasu zadowalającego rozwiązania niektórych problemów technicznych,

uważając, że cele te najpełniej można osiągnąć przez przyjęcie protokołu dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł I
Zobowiązania ogólne

1. Strony niniejszego protokołu zobowiązują się stosować postanowienia:

a) niniejszego protokołu i załącznika do niego, który stanowi integralną część niniejszego protokołu, oraz

b) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, (zwanej dalej „konwencją") wraz z zastrzeżeniem zmian i uzupełnień zawartych w niniejszym protokole.

2. Postanowienia konwencji i niniejszego protokołu powinny być odczytywane i interpretowane łącznie, tak jakby stanowiły jeden dokument.

3. Każde powołanie się na niniejszy protokół stanowi jednocześnie powołanie się na załącznik do niego.

Artykuł II
Stosowanie załącznika II do konwencji

1. Bez względu na postanowienia artykułu 14 ust. 1 konwencji, Strony niniejszego protokołu uzgadniają, że nie będą związane postanowieniami załącznika II

do konwencji przez okres trzech lat od daty wejścia w życie tego protokołu, lub przez okres dłuższy, który zostanie ustalony przez większość stanowiącą dwie trzecie liczby Stron tego protokołu w Komitecie Ochrony Środowiska Morskiego, (zwanym dalej „Komitetem"), Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej, (zwanej dalej „Organizacją").

2. W okresie wymienionym w ust. 1, Strony tego protokołu nie będą miały żadnych zobowiązań ani też nie będą uprawnione do żądania jakichkolwiek przywilejów przewidzianych w konwencji w sprawach będących przedmiotem załącznika II do konwencji i wszelkie powołanie się w konwencji na Strony nie będzie odnosiło się do Stron niniejszego protokołu w zakresie spraw będących przedmiotem tego załącznika.

Artykuł III

Przekazywanie informacji

W artykule 11 w ust. 1. lit. b) konwencji otrzymuje następujące brzmienie:

„b) wykaz mianowanych inspektorów lub uznanych organizacji upoważnionych do działania w ich imieniu w zarządzaniu sprawami dotyczącymi projektowania, budowy, wyposażenia i użytkowania statków przewożących substancje szkodliwe, w celu udostępnienia wykazu Stronom, zgodnie z postanowieniami prawideł, do wiadomości ich urzędników. Administracja następnie notyfikuje Organizacji zakres odpowiedzialności i warunki wykonywania uprawnień danych mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom".

Artykuł IV

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejszy protokół pozostanie otwarty do podpisu w siedzibie Organizacji od dnia 1 czerwca 1978 r. do dnia 31 maja 1979 r., po czym będzie otwarty do przystąpienia. Państwa mogą stać się Stronami niniejszego protokołu przez:

a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia albo zatwierdzenia, lub

b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia albo zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie albo zatwierdzenie, lub

c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie w tym celu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

Artykuł V

Wejście w życie

1. Niniejszy protokół wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym co najmniej piętnaście państw posiadających floty handlowe stanowiące

łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej stanie się jego Stronami, zgodnie z artykułem IV niniejszego protokołu.

2. Każdy dokument dotyczący ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie niniejszego protokołu, nabiera mocy po trzech miesiącach od daty jego złożenia.

3. Po dniu, w którym poprawka do niniejszego protokołu została przyjęta zgodnie z artykułem 16 konwencji, każdy złożony dokument dotyczący ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie odnosić się do niniejszego protokołu wraz z poprawką.

Artykuł VI
Poprawki

Procedury określone w artykule 16 konwencji, dotyczące poprawek do artykułów, załącznika i uzupełnienia do załącznika do konwencji, będą miały zastosowanie odpowiednio do poprawek do artykułów, załącznika i uzupełnienia do załącznika do niniejszego protokołu.

Artykuł VII
Wypowiedzenie

1. Niniejszy protokół może być wypowiedziany przez Stronę protokołu w każdym czasie po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie protokołu w stosunku do danej Strony.

2. Wypowiedzenie powinno być dokonane przez złożenie dokumentu wypowiedzenia Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego Organizacji albo po upływie dłuższego okresu, który może być określony w tej notyfikacji.

Artykuł VIII
Depozytariusz

1. Niniejszy protokół zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, (zwanemu dalej „depozytariuszem").

2. Depozytariusz:

a) zawiadomi wszystkie państwa, które podpisały ten protokół lub przystąpiły do niego, o:
   i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia albo przystąpienia i dacie powyższego;
   ii) dacie wejścia w życie niniejszego protokołu;
   iii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego protokołu wraz z datą jego otrzymania i datą, od której wypowiedzenie to nabiera mocy;

iv) jakiejkolwiek decyzji podjętej zgodnie z artykułem II ust. 1 niniejszego protokołu.

b) przekaże uwierzytelnione odpisy niniejszego protokołu wszystkim państwom, które podpisały protokół lub do niego przystąpiły.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego protokołu, depozytariusz przekaże jego uwierzytelniony odpis Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł IX

Języki

Niniejszy protokół został sporządzony w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny. Oficjalne tłumaczenia na języki arabski, niemiecki, włoski i japoński zostaną sporządzone i złożone wraz z podpisanym oryginałem.

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie upoważnieni w tym celu przez swoje Rządy, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Londynie dnia siedemnastego lutego tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego ósmego roku.

PROTOKÓŁ Z 1997 R.
uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r.

Strony niniejszego protokołu,

będąc Stronami protokołu z 1978 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973,

uznając potrzebę kontroli i zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki,

przywołując 15 regułę Deklaracji z Rio dotyczącej środowiska i rozwoju, wzywającą do podjęcia przedsięwzięć zapobiegających,

uważając, że cel ten najpełniej można osiągnąć przez przyjęcie protokołu 1997 r. jako uzupełnienia do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973/78,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1
Dokument, do którego odnoszą się zmiany

Dokumentem, do którego odnosi się niniejszy protokół, jest Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973/78 (dalej zwana konwencją).

Artykuł 2
Dodanie załącznika VI do konwencji

Dodaje się załącznik VI zatytułowany *Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki*, którego tekst przedstawiony jest w załączniku do niniejszego protokołu.

Artykuł 3
Zobowiązania ogólne

1. Konwencja i niniejszy protokół, również dla Stron niniejszego protokołu, mają być odczytywane i interpretowane łącznie, tak jakby stanowiły jeden dokument.

2. Każde powołanie się na niniejszy protokół stanowi jednocześnie powołanie się na załącznik do niego.

Artykuł 4
Procedura wprowadzania poprawek

Stosując artykuł 16 konwencji przy wprowadzaniu poprawek do załącznika VI i jego dodatków, Stronę konwencji wymienioną w artykule 16 należy rozumieć jako państwo-Stronę niniejszego załącznika.

ARTYKUŁY KOŃCOWE

Artykuł 5

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejszy protokół będzie otwarty do podpisu w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (dalej zwanej Organizacją) od dnia 1 stycznia 1998 r. do dnia 31 grudnia 1998 r., a następnie otwarty do przystąpienia. Stroną niniejszego protokołu mogą stać się tylko państwa, które ratyfikowały protokół 1978 do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 (dalej zwany protokołem 1978) przez:

a) podpisanie bez zastrzeżeń;
b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie w tym celu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji (dalej zwanemu Sekretarzem Generalnym).

Artykuł 6

Wejście w życie

1. Niniejszy protokół wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym co najmniej piętnaście państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej, stanie się Stronami, zgodnie z artykułem 5 niniejszego protokołu.

2. Każdy dokument dotyczący ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie niniejszego protokołu, nabiera mocy po trzech miesiącach od daty jego złożenia.

3. Po dniu, w którym poprawka do niniejszego protokołu została przyjęta zgodnie z artykułem 16 konwencji, każdy złożony dokument dotyczący ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie odnosić się do niniejszego protokołu wraz z poprawką.

Artykuł 7

Wypowiedzenie

1. Niniejszy protokół może być wypowiedziany przez Stronę protokołu w każdym czasie po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie protokołu w stosunku do danej Strony.

2. Wypowiedzenie ma być dokonane przez złożenie dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego albo po upływie dłuższego okresu, który może być określony w tej notyfikacji.

4. Przez wypowiedzenie protokołu 1978 zgodnie z artykułem VII należy rozumieć również wypowiedzenie niniejszego protokołu zgodnie z powyższym artykułem. Takie wypowiedzenie wchodzi w życie z datą, z którą wchodzi w życie wypowiedzenie protokołu 1978 zgodnie z artykułem VII tego protokołu.

Artykuł 8
Depozytariusz

1. Niniejszy Protokół zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu, (dalej zwanemu depozytariuszem).

2. Depozytariusz:

a) zawiadomi wszystkie państwa, które podpisały ten protokół lub przystąpiły do niego, o:
   i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia i dacie powyższego;
   ii) dacie wejścia w życie niniejszego protokołu; i
   iii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego protokołu wraz z datą jego otrzymania i datą, od której wypowiedzenie to nabiera mocy i
b) przekaże uwierzytelnione odpisy niniejszego protokołu wszystkim państwom, które podpisały protokół lub do niego przystąpiły.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego protokołu, depozytariusz przekaże jego uwierzytelniony odpis Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 9
Języki

Niniejszy protokół został sporządzony w jednym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym tekst ich jest identyczny.

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie upoważnieni w tym celu przez swoje Rządy, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Londynie dnia dwudziestego szóstego września tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego siódmego roku.

Załącznik I

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

ZAŁĄCZNIK I DO KONWENCJI MARPOL 73/78

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

ROZDZIAŁ 1

Postanowienia ogólne

Prawidło 1
Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1 *Olej* oznacza ropę naftową w każdej postaci, włączając w to ropę naftową, paliwo olejowe, szlam, odpadki olejowe oraz produkty rafinowane (inne niż produkty petrochemiczne, które są przedmiotem postanowień Załącznika II do niniejszej Konwencji) i bez ograniczania uniwersalności powyższej definicji, obejmuje substancje wymienione w Uzupełnieniu I do niniejszego Załącznika.

2 *Ropa naftowa* oznacza każdą mieszaninę ciekłych węglowodorów występującą w stanie naturalnym w ziemi, poddaną przeróbce bądź nie, celem przystosowania jej do transportu i zawiera:

.1 ropę naftową, z której mogły zostać oddestylowane pewne frakcje; oraz

.2 ropę naftową, do której pewne oddestylowane frakcje mogły zostać dodane.

3 *Mieszanina oleista* oznacza mieszaninę o jakiejkolwiek zawartości oleju.

4 *Paliwo olejowe* oznacza każdy olej używany jako paliwo w związku z napędem i pracą mechanizmów pomocniczych statku, na którym taki olej jest przewożony.

5 *Zbiornikowiec olejowy* oznacza statek zbudowany lub przystosowany przede wszystkim do przewozu w swoich pomieszczeniach ładunkowych oleju luzem, włączając w to statki kombinowane, każdy „chemikaliowiec", zdefiniowany w Załączniku II do niniejszej Konwencji oraz każdy gazowiec, zdefiniowany w prawidle 3.20 z rozdziału II-1 *Konwencji SOLAS 74* (wraz z poprawkami) wtedy gdy jako ładunek lub jego część przewożą olej luzem.

6 *Ropowiec* oznacza zbiornikowiec olejowy używany do przewozu ropy naftowej.

7 *Produktowiec* oznacza zbiornikowiec olejowy używany do przewozu oleju innego niż ropa naftowa.

8 *Statek kombinowany* oznacza statek zaprojektowany do przewozu luzem oleju bądź ładunków stałych.

9 *Znaczna przebudowa*:

.1 oznacza przebudowę statku:

.1.1 która poważnie zmienia wymiary lub pojemność ładunkową statku; lub

.1.2 która zmienia typ statku; lub

.1.3 której celem, według opinii Administracji, jest znaczne przedłużenie żywotności statku; lub

.1.4 która w inny sposób tak zmienia statek, że gdyby to był statek nowy, stałby się on przedmiotem odpowiednich postanowień niniejszego Załącznika, które nie miałyby zastosowania do niego, gdyby był statkiem istniejącym.

.2 Niezależnie od postanowień niniejszej definicji:

.2.1 przebudowa zbiornikowca olejowego o nośności 20 000 ton i większej przekazanego w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak zostało to określone w prawidle 1.28.3, w celu spełnienia wymagań prawidła 18 z niniejszego Załącznika nie będzie dla celów niniejszego Załącznika uważana jako stanowiąca znaczną przebudowę; oraz

.2.2 przebudowa zbiornikowca olejowego przekazanego przed dniem 6 lipca 1996 r., jak zostało to określone w prawidle 1.28.5, w celu spełnienia wymagań prawidła 19 i 20 z niniejszego Załącznika nie będzie dla celów niniejszego Załącznika uważana jako stanowiąca znaczną przebudowę.

10 *Najbliższy ląd.* Termin *od najbliższego lądu* oznacza: od linii podstawowej, od której, zgodnie z prawem międzynarodowym, ustala się morze terytorialne danego terytorium, z wyjątkiem tego, że dla celów niniejszej Konwencji, termin „od najbliższego lądu" dla północno-wschodniego wybrzeża Australii oznacza od linii wytyczonej z punktu na wybrzeżu Australii

o szerokości płd. 11°00′ i długości wsch. 142°08 ′,
do punktu o szerokości płd. 10°35′ i długości wsch. 141°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°00′ i długości wsch. 142°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°10′ i długości wsch. 143°52′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°00′ i długości wsch. 144°30′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°41′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 13°00′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 15°00′ i długości wsch. 146°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 17°30′ i długości wsch. 147°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 21°00′ i długości wsch. 152°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 24°30′ i długości wsch. 154°00′,
stamtąd do punktu na wybrzeżu Australii o szerokości płd. 24°42′ i długości wsch. 153°15′.

11 *Obszar specjalny* oznacza obszar morski, dla którego, ze względu na rozpoznane przyczyny techniczne związane z jego stanem oceanograficznym i ekologicznym oraz ze względu na szczególny charakter ruchu statków, wymagane jest zastosowanie specjalnych obligatoryjnych sposobów zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami.

Dla celów niniejszego Załącznika obszary specjalne zostały zdefiniowane w sposób następujący:

.1 *Obszar Morza Śródziemnego* oznacza właściwe Morze Śródziemne, włączając w to zatoki i morza wewnątrz niego z granicą między Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym utworzoną przez równoleżnik wyznaczający 41° szerokości północnej, ograniczony od zachodu przez Cieśninę Gibraltarską w miejscu gdzie przebiega południk wyznaczający 005°36′ długości zachodniej;

.2 *Obszar Morza Bałtyckiego* oznacza właściwe Morze Bałtyckie, włączając w to Zatokę Botnicką i Zatokę Fińską, oraz wejście na Morze Bałtyckie ograniczone przez równoleżnik przechodzący przez Skaw w Skagerraku, wyznaczający 57°44.8′ szerokości północnej;

.3 *Obszar Morza Czarnego* oznacza właściwe Morze Czarne, z granicą pomiędzy Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym utworzoną przez równoleżnik wyznaczający 41° szerokości północnej;

.4 *Obszar Morza Czerwonego* oznacza właściwe Morze Czerwone, włączając w to Zatokę Sueską i Zatokę Akaba, ograniczone od południa przez loksodromę przebiegającą pomiędzy Ras si Ane (12°28.5′N i 043°19.6′E) i Husn Murad (12°40.4′N i 043°30.2′E);

.5 *Obszar zatokowy* oznacza obszar morski znajdujący się na północny zachód od loksodromy przebiegającej pomiędzy Ras al Hadd (22°30′N i 059°48′E) i Ras Al Fasteh (25°04′N i 061°25′E);

.6 *Obszar Zatoki Adeńskiej* oznacza cześć Zatoki Adeńskiej pomiędzy Morzem Czerwonym i Morzem Arabskim ograniczoną od zachodu przez loksodromę przebiegającą pomiędzy Ras si Ane (12°28.5′N; 043°19.6′E) i Husn Murad (12°40.4′N; 043°30.2′E) i od wschodu przez loksodromę przebiegającą pomiędzy Ras Asir (11°50′N; 051°16.9′E) i Ras Fartak (15°35′N; 052°13.8′E);

.7 *Obszar Antarktyki* oznacza obszar morza na południe od 60° szerokości geograficznej południowej; oraz

.8 *Północno-zachodnie wody europejskie* obejmują Morze Północne i podejścia do niego, Morze Irlandzkie i podejścia do niego, Morze Celtyckie, Kanał La Manche i podejścia do niego oraz część północno-wschodniego Atlantyku bezpośrednio przyległą do zachodnich wybrzeży Irlandii. Obszar ten ograniczony jest liniami łączącymi następujące punkty:

48°27′ N na wybrzeżu Francji
48°27′ N; 006°25′ W
49°52′ N; 007°44′ W
50°30′ N; 012° W
56°30′ N; 012° W
62° N; 003° W
62° N na wybrzeżu Norwegii
57°44.8′ N na wybrzeżu Danii i Szwecji

.9 *Obszar Omanu na Morzu Arabskim* oznacza obszar morski ograniczony następującymi współrzędnymi:

22° 30.00′ N; 059° 48.00′ E
23° 47.27′ N; 060° 35.73′ E
22° 40.62′ N; 062° 25.29′ E
21° 47.40′ N; 063° 22.22′ E
20° 30.37′ N; 062° 52.41′ E
19° 45.90′ N; 062° 25.97′ E
18° 49.92′ N; 062° 02.94′ E
17° 44.36′ N; 061° 05.53′ E
16° 43.71′ N; 060° 25.62′ E
16° 03.90′ N; 059° 32.24′ E
15° 15.20′ N; 058° 58.52′ E
14° 36.93′ N; 058° 10.23′ E
14° 18.93′ N; 057° 27.03′ E
14° 11.53′ N; 056° 53.75′ E
13° 53.80′ N; 056° 19.24′ E
13° 45.86′ N; 055° 54.5′ E
14° 27.38′ N; 054° 51.42′ E
14° 40.10′ N; 054° 27.35′ E
14° 46.21′ N; 054° 08.56′ E
15° 20.74′ N; 053° 38.33′ E
15° 48.69′ N; 053° 32.07′ E
16° 23.02′ N; 053° 14.82′ E
16° 39.06′ N; 053° 06.52′ E

.10 *Południowe wody Afryki Południowej* oznaczają obszar morski ograniczony następującymi współrzędnymi:

31° 14′ S; 017° 50′ E
31° 30′ S; 017° 12′ E
32° 00′ S; 016° 06′ E
32° 32′ S; 017° 52′ E
34° 06′ S; 020° 24′ E
36° 58′ S; 022° 54′ E
36° 00′ S; 022° 30′ E
35° 14′ S; 026° 54′ E
34° 30′ S; 027° 00′ E
33° 48′ S; 027° 25′ E
33° 27′ S; 017° 12′ E

12 *Chwilowe natężenie usuwania oleju zawartego w wodzie* oznacza natężenie usuwania oleju w litrach na godzinę w każdej chwili, podzielone przez prędkość statku w węzłach w tej samej chwili.

13 *Zbiornik* oznacza zamkniętą przestrzeń, która jest utworzona przez stałą konstrukcję statku, oraz która jest przeznaczona do przewozu cieczy luzem.

14 *Zbiornik boczny* oznacza każdy zbiornik przylegający do poszycia burtowego kadłuba.

15 *Zbiornik środkowy* oznacza każdy zbiornik usytuowany do wewnątrz w stosunku do grodzi wzdłużnej.

16 *Zbiornik resztkowy* oznacza zbiornik specjalnie przeznaczony do gromadzenia resztek ze zbiorników, popłuczyn po myciu zbiorników oraz innych mieszanin oleistych.

17 *Czysty balast* oznacza balast w zbiorniku, który po uprzednim przewożeniu w nim oleju, został tak oczyszczony, że wypływ z niego, gdy statek znajduje się w bezruchu, do czystej i spokojnej wody, w bezchmurny dzień, nie spowoduje widocznych śladów oleju na powierzchni wody lub na przyległym brzegu ani nie spowoduje osadzania się szlamu lub emulsji pod powierzchnią wody lub na przyległym brzegu. Jeżeli balast ten jest usuwany przez zatwierdzony przez Administrację system kontrolno-pomiarowy wypływu, to dowód oparty na takim systemie, wykazujący, że zawartość oleju w wypływie nie przekroczyła 15 części na milion, powinien być decydujący, że balast był czysty, pomimo obecności widocznych śladów.

18 *Oddzielony balast* oznacza wodę balastową wprowadzoną do zbiornika, który jest całkowicie oddzielony od systemu ładunku olejowego i paliwa olejowego i jest na stałe przeznaczony do przewozu balastu lub ładunków innych niż olej lub szkodliwe substancje ciekłe, w różny sposób zdefiniowane w Załącznikach do niniejszej Konwencji.

19 *Długość* (*L*) oznacza 96% całkowitej długości na wodnicy znajdującej się na wysokości równej 85% najmniejszej konstrukcyjnej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub też, długość od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeżeli długość ta jest większa. Dla statków z przegłębieniem konstrukcyjnym, wodnica na której tę długość się mierzy powinna być równoległa do wodnicy konstrukcyjnej. Długość (*L*) powinna być wyrażona w metrach.

20 *Pion dziobowy i rufowy* należy przyjmować w dziobowym i rufowym końcu długości (*L*). Pion dziobowy powinien przecinać się na wodnicy, na której mierzona jest długość, z przednią krawędzią dziobnicy.

21 *Śródokręcie* znajduje się w środku długości (*L*).

22 *Szerokość* (*B*) oznacza największą szerokość statku mierzoną na śródokręciu między zewnętrznymi krawędziami wręgu w przypadku statków z poszyciem metalowym oraz na zewnętrznej powierzchni kadłuba w przypadku statków z poszyciem z innych materiałów. Szerokość (*B*) powinna być wyrażona w metrach.

23 *Nośność* (*DW*) oznacza różnicę w tonach metrycznych między wypornością statku w wodzie o gęstości względnej równej 1,025, zanurzonym do wodni-

cy ładunkowej odpowiadającej wyznaczonej letniej wolnej burcie, a masą statku pustego.

24 *Masa statku pustego* oznacza wyporność w tonach metrycznych statku bez ładunku, paliwa, oleju smarnego, wody balastowej, wody słodkiej i wody zasilającej w zbiornikach, zużywalnych zapasów oraz pasażerów i załogi wraz z ich bagażem.

25 *Stopień zatapialności* przedziału oznacza stosunek objętości w danym przedziale, która może zostać zapełniona wodą, do całkowitej objętości danego przedziału.

26 *Objętości* i *powierzchnie* na statku powinny być we wszystkich przypadkach obliczane w odniesieniu do linii teoretycznych.

27 *Data rocznicowa* oznacza dzień i miesiąc każdego roku, które odpowiadają dacie upływu ważności *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami*.

28.1 *Statek przekazany w dniu 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą* oznacza statek:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 31 grudnia 1975 r. lub przed tą datą; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 30 czerwca 1976 r. lub przed tą datą; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty w dniu 31 grudnia 1975 r. lub przed tą datą; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się w dniu 30 czerwca 1976 r. lub przed tą datą; lub

.4.3 która została zakończona w dniu 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą.

28.2 *Statek przekazany po 31 grudnia 1979 r.* oznacza statek:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty po 31 grudnia 1975 r.; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy po 30 czerwca 1976 r.; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło po 31 grudnia 1979 r.; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty po 31 grudnia 1975 r.; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się po 30 czerwca 1976 r.; lub

.4.3 która została zakończona po 31 grudnia 1979 r.

28.3 *Zbiornikowiec olejowy przekazany w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 1 czerwca 1979 r. lub przed tą datą; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 stycznia 1980 r. lub przed tą datą; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty w dniu 1 czerwca 1979 r. lub przed tą datą; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się w dniu 1 stycznia 1980 r. lub przed tą datą; lub

.4.3 która została zakończona w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą.

28.4 *Zbiornikowiec olejowy przekazany po 1 czerwca 1982 r.* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty po 1 czerwca 1979 r.; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy po 1 stycznia 1980 r.; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło po 1 czerwca 1982 r.; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty po 1 czerwca 1979 r.; lub

.4.1 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się po 1 stycznia 1980 r.; lub

.4.3 która została zakończona po 1 czerwca 1982 r.

28.5 *Zbiornikowiec olejowy przekazany przed 6 lipca 1996 r.* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty przed 6 lipca 1993 r.; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy przed 6 stycznia 1994 r.; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło przed 6 lipca 1996 r.; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty przed 6 lipca 1993 r.; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się przed 6 stycznia 1994 r.; lub

.4.3 która została zakończona przed 6 lipca 1996 r.

28.6 *Zbiornikowiec olejowy przekazany w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 6 lipca 1993 r. po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 6 stycznia 1994 r. lub po tej dacie; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty w dniu 6 lipca 1993 r. lub po tej dacie; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się w dniu 6 stycznia 1994 r. lub po tej dacie; lub

.4.3 która została zakończona w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie.

28.7 *Zbiornikowiec olejowy przekazany w dniu 1 lutego 2002 r. lub po tej dacie* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 1 lutego 1999 r. lub po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 sierpnia 1999 r. lub po tej dacie; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 1 lutego 2002 r. lub po tej dacie; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty w dniu 1 lutego 1999 r. lub po tej dacie; lub

.4.1 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się w dniu 1 sierpnia 1999 r. lub po tej dacie; lub

.4.3 która została zakończona w dniu 1 lutego 2002 r. lub po tej dacie.

28.8 *Zbiornikowiec olejowy przekazany w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie* oznacza zbiornikowiec olejowy:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 1 stycznia 2007 r. lub po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2007 r. lub po tej dacie; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty w dniu 1 stycznia 2007 r. lub po tej dacie; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się w dniu 1 lipca 2007 r. lub po tej dacie; lub

.4.3 która została zakończona w dniu 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie.

28.9 *Statek przekazany w dniu 1 sierpnia 2010 r. lub po tej dacie* oznacza statek:

.1 kontrakt na budowę którego został zawarty w dniu 1 sierpnia 2007 r. lub po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lutego 2008 r. lub po tej dacie; lub

.3 przekazanie którego nastąpiło w dniu 1 sierpnia 2010 r. lub po tej dacie; lub

.4 który został poddany znacznej przebudowie:

.4.1 kontrakt na którą został zawarty po 1 sierpnia 2007 r.; lub

.4.2 w razie braku kontraktu, przy której prace konstrukcyjne rozpoczęły się po 1 lutego 2008 r.; lub

.4.3 która została zakończona po 1 sierpnia 2010 r.

29 *Części na milion* oznacza ilość części oleju na milion części wody liczonych objętościowo.

30 *Zbudowany* oznacza statek, stępka którego została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy.

31 *Pozostałości olejowe (szlam)* oznaczają odpady olejowe powstające podczas normalnej eksploatacji statku, takie jak odpady z odwirowania paliw olejowych lub olejów smarowych dla silników głównych lub pomocniczych, odpady odseparowane w urządzeniach filtracyjnych, odpady gromadzące się w wannach ściekowych oraz zużyte oleje hydrauliczne i smarowe.

32 *Zbiornik pozostałości olejowych (szlamu)* oznacza zbiornik, w którym gromadzi się na statku pozostałości olejowe (szlam), z którego szlam można usunąć bezpośrednio poprzez znormalizowane złącze zdawcze lub w inny zatwierdzony sposób usuwania.

33 *Zaolejona woda zęzowa* oznacza wodę, która może być zanieczyszczona olejem w wyniku przecieku lub czynności obsługowych w pomieszczeniach maszynowych. Jako wodę zęzową należy traktować każdą ciecz, która dostaje się do systemu zęzowego, włączając w to studzienki zęzowe, rurociągi wód zęzowych, górne powierzchnie zbiorników lub zbiorniki retencyjne wody zęzowej.

34 *Zbiornik retencyjny zaolejonej wody zęzowej* oznacza zbiornik, w którym gromadzi się zaolejoną wodę zęzową przed jej usunięciem, przepompowaniem lub oczyszczeniem.

35 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

36 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację[1].

37 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

38 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 2
Zastosowanie

1 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, postanowienia niniejszego Załącznika mają zastosowanie do wszystkich statków.

2 W odniesieniu do statków innych niż zbiornikowce olejowe, posiadających pomieszczenia ładunkowe o łącznej pojemności 200 m^3 lub większej, które są zbudowane i wykorzystywane do przewozu oleju luzem, do konstrukcji i eksploatacji takich pomieszczeń mają również zastosowanie wymagania, odnoszące się do zbiornikowców olejowych, zawarte w prawidłach 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 oraz 36 z niniejszego Załącznika, z tym wyjątkiem, że gdy łączna pojemność takich pomieszczeń jest mniejsza od 1000 m^3, to można stosować wymagania prawidła 34.6 z niniejszego Załącznika, zamiast prawideł 29, 31 oraz 32.

3 Jeżeli w pomieszczeniach ładunkowych zbiornikowca olejowego jest przewożony ładunek, do którego odnoszą się postanowienia Załącznika II do niniejszej Konwencji, to odpowiednie wymagania Załącznika II do niniejszej Konwencji mają tam również zastosowanie.

4 Wymagania prawideł 29, 31 oraz 32 z niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do zbiornikowców olejowych przewożących asfalt lub inne produkty podlegające wymaganiom niniejszego Załącznika, które ze względu na ich właściwości fizyczne uniemożliwiają skuteczne ich rozdzielenie i kontrolę w stosunku do wody i dla których kontrola zrzutu zgodnego z prawidłem 34 z niniejszego Załącznika będzie realizowana poprzez zatrzymywanie pozostałości na statku i zdawanie wszystkich zanieczyszczonych popłuczyn do urządzeń odbiorczych.

5 Z zastrzeżeniem postanowień punktu 6 niniejszego prawidła, prawidła 18.6 do 18.8 z niniejszego Załącznika nie będą miały zastosowania do zbiornikowca olejowego przekazanego w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono w prawidle 1.28.3, uprawiającego żeglugę jedynie pomiędzy:

.1 portami lub przystaniami przeładunkowymi w obrębie granic państwa będącego Stroną niniejszej Konwencji; lub

[1] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

.2 portami lub przystaniami przeładunkowymi na morzu państw Stron niniejszej Konwencji, gdy:

.2.1 podróż w całości przebiega w obrębie obszaru specjalnego; lub

.2.2 podróż w całości przebiega w innych granicach określonych przez Organizację.

6 Postanowienia ustępu 5 niniejszego prawidła mają zastosowanie tylko wówczas, gdy porty lub przystanie przeładunkowe, w których następuje załadunek, na takie podróże wyposażone są w urządzenia odbiorcze odpowiednie do przyjęcia i obróbki całej wody balastowej i popłuczyn ze zbiornikowców olejowych tam zawijających oraz gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:

.1 z zastrzeżeniem wyjątków zawartych w prawidle 4 z niniejszego Załącznika, cała woda balastowa, włącznie z czystym balastem oraz popłuczyny ze zbiorników są zatrzymywane na statku i przekazywane do urządzeń odbiorczych, a odpowiedni zapis w *Książce zapisów olejowych, Część II*, przywołanej w prawidle 36 z niniejszego Załącznika, zostanie potwierdzony przez kompetentne władze Państwa Portu;

.2 pomiędzy Administracją a Rządami Państw Portu wymienionymi w punkcie 5.1 lub 5.2 niniejszego prawidła zostało osiągnięte porozumienie dotyczące zatrudnienia zbiornikowca olejowego dostarczonego w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak to określono w prawidle 1.28.3, w podróżach na specyficznych trasach;

.3 przydatność urządzeń odbiorczych istniejących w portach i przystaniach przeładunkowych omówionych wyżej została, zgodnie ze stosownymi postanowieniami niniejszego Załącznika, uznana za odpowiednią dla celów niniejszego prawidła przez Rządy krajów będących Stronami niniejszej Konwencji, w których te porty i przystanie przeładunkowe się znajdują; oraz

.4 zostało zaznaczone w *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami*, że zbiornikowiec olejowy zatrudniony jest wyłącznie w tego rodzaju podróżach na specyficznych trasach.

Prawidło 3
Zwolnienia i odstępstwa

1 Każdy statek taki jak wodolot, poduszkowiec, statek operujący w pobliżu powierzchni, statek podwodny itp., którego cechy konstrukcyjne są takie, że zastosowanie niektórych postanowień rozdziałów 3 i 4 niniejszego Załącznika, odnoszących się do konstrukcji i wyposażenia, staje się nieracjonalnym lub niewykonalnym, mogą być zwolnione przez Administrację od spełnienia takich postanowień, pod warunkiem, że konstrukcja i wyposażenie takiego statku zapewniają równoważną ochronę przed zanieczyszczaniem olejami, mając na względzie rodzaj zadań, do wykonania których jest on przeznaczony.

2 Szczegóły każdego takiego zwolnienia udzielonego przez Administrację, należy podać w Świadectwie, o którym mowa w prawidle 7 z niniejszego Załącznika.

3 Administracja, która udziela takiego zwolnienia, powinna powiadomić Organizację, tak szybko jak tylko będzie to możliwe, lecz nie później niż po upływie dziewięćdziesięciu dni, o szczegółach i o powodach jego udzielenia, które to informacje Organizacja powinna rozesłać Stronom Konwencji do ich wiadomości i w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

4 Administracja może odstąpić od wymagań prawideł 29, 31 oraz 32 z niniejszego Załącznika w stosunku do każdego zbiornikowca olejowego, który jest zatrudniony wyłącznie w podróżach trwających 72 godziny lub krócej, odbywających się w odległości 50 mil od najbliższego lądu, pod warunkiem, że ten zbiornikowiec olejowy jest zatrudniony wyłącznie w rejsach pomiędzy portami lub przystaniami przeładunkowymi położonymi w obrębie granic kraju będącego Stroną Konwencji. Każde takie odstępstwo powinno się wiązać z wymaganiem, aby zbiornikowiec olejowy zatrzymywał na statku wszystkie mieszaniny oleiste w celu późniejszego ich usunięcia do urządzeń odbiorczych, oraz z ustaleniem przez Administrację, że stojące do dyspozycji urządzenia odbiorcze są odpowiednie do przyjęcia takich mieszanin oleistych.

5 Administracja może odstąpić od wymagań prawideł 31 i 32 z niniejszego Załącznika w stosunku do zbiornikowców olejowych innych niż wymienione w punkcie 4 niniejszego prawidła w przypadkach gdy:

.1 zbiornikowiec jest zbiornikowcem olejowym przekazanym w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak to określono w prawidle 1.28.3, o nośności 40 000 ton lub większej, wymienionym w prawidle 2.5 z niniejszego Załącznika i jest zatrudniony wyłącznie w podróżach na specyficznych trasach oraz odpowiada warunkom wymienionym w prawidle 2.6 z niniejszego Załącznika; lub

.2 zbiornikowiec jest zatrudniony na jedną lub więcej podróży następujących rodzajów:

.2.1 podróże w granicach obszarów specjalnych; lub

.2.2 podróże w obrębie 50 mil od najbliższego lądu, poza obszarami specjalnymi, gdy zbiornikowiec jest zatrudniony w:

.2.2.1 podróżach pomiędzy portami lub przystaniami przeładunkowymi państwa będącego Stroną niniejszej Konwencji; lub

.2.2.2 ograniczonych podróżach, określonych przez Administrację, trwających 72 godziny lub krócej;

o ile zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.2.3 wszystkie mieszaniny oleiste są zatrzymane na statku w celu ich późniejszego usunięcia do urządzeń odbiorczych;

.2.4 w przypadku podróży wymienionych w punkcie 5.2.2 niniejszego prawidła, Administracja ustaliła, iż w portach i przystaniach przeładunkowych, do których zawija zbiornikowiec, stoją do dyspozycji urządzenia odbiorcze, odpowiednie do przyjęcia takich mieszanin oleistych;

.2.5 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami*, o ile jest wymagane, zawiera adnotację stwierdzającą, iż statek jest zatrudniony wyłącznie w podróżach jednego lub więcej rodzajów wymienionych w punktach 5.2.1 oraz 5.2.2.2 niniejszego prawidła; oraz

.2.6 ilość, czas oraz port, w którym dokonano usunięcia, zostaną wpisane do *Książki zapisów olejowych*.

6 Administracja może odstąpić od wymagań określonych w prawidle 28.6 w odniesieniu do następujących zbiornikowców olejowych, jeśli zostały one załadowane zgodnie z warunkami zatwierdzonymi przez Administrację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację[1]:

.1 zbiornikowców olejowych zatrudnionych do wyspecjalizowanych usług i z ograniczoną liczbą operacji przeładunku, jeżeli wszystkie wymagane warunki zostały zatwierdzone w informacji o stateczności statku przekazanej kapitanowi zgodnie z prawidłem 28.5;

.2 zbiornikowców olejowych, których kontrola stateczności zostaje przeprowadzona zdalnie w sposób zatwierdzony przez Administrację;

.3 zbiornikowców olejowych, których załadunek odbywa się zgodnie z zatwierdzonymi warunkami dotyczącymi ładowania lub

.4 zbiornikowców olejowych zbudowanych przed 1 stycznia 2016 r. wyposażonych w zatwierdzone krzywe graniczne wartości KG/GM obejmujące wszystkie właściwe wymogi w zakresie stateczności w stanie nieuszkodzonym i uszkodzonym.

Prawidło 4
Wyjątki

Prawidła 15 i 34 z niniejszego Załącznika nie mają zastosowania w przypadku:

.1 usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej niezbędnego dla celów zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

.2 usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia:

.2.1 pod warunkiem, że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu wycieku zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia wycieku; oraz

[1] Patrz: wskazówki operacyjne zawarte w części 2 Wytycznych do weryfikacji wymagań stateczności awaryjnej na zbiornikowcach (MSC.1/Circ.1461).

.2.2 z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi; lub

.3 usuwania do morza, za zgodą Administracji, substancji zawierających olej, wtedy gdy wykorzystuje się je do zwalczania szczególnych przypadków zanieczyszczeń w celu zmniejszenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem. Na każde takie usunięcie należy uzyskać zgodę każdego Rządu, pod którego jurysdykcją zamierza się dokonać usunięcia.

Prawidło 5
Urządzenia równoważne

1 Administracja może zezwolić na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatu, alternatywnych w stosunku do wymaganych niniejszym Załącznikiem, jeśli taki osprzęt, materiał, urządzenie lub aparat są co najmniej równie skuteczne, jak te które są wymagane niniejszym Załącznikiem. Takie uprawnienia Administracji nie powinny się jednak rozciągać na zastępowanie metod postępowania mających wpływ na kontrolę usuwania oleju na równoważne takim cechom projektowym i konstrukcyjnym, które zostały określone w prawidłach niniejszego Załącznika.

2 Administracja, która wyrazi zgodę na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatu równoważnego w stosunku do wymaganego niniejszym Załącznikiem, powinna poinformować o szczegółach takiej zgody Organizację w celu rozesłania Stronom Konwencji do ich wiadomości i w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

ROZDZIAŁ 2

Przeglądy i wydawanie Świadectw

Prawidło 6
Przeglądy

1 Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej oraz każdy inny statek o pojemności brutto 400 i większej powinien być poddany niżej określonym przeglądom:

.1 przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem po raz pierwszy Świadectwa wymaganego w prawidle 7 z niniejszego Załącznika, który powinien obejmować całkowity przegląd konstrukcji, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów w takim zakresie, w jakim niniejszy Załącznik ma zastosowanie do danego statku. Przegląd ten powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika;

.2 przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nie przekraczających pięciu lat, z wyjątkiem przypadków gdy ma zastosowanie prawidło 10.2.2, 10.5, 10.6 lub 10.7 z niniejszego Załącznika. Przegląd odnowieniowy powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika;

.3 przeglądowi pośredniemu, w przedziale trzech miesięcy przed lub po drugiej dacie rocznicowej lub w przedziale trzech miesięcy przed lub po trzeciej dacie rocznicowej Świadectwa, który powinien być przeprowadzony zamiast jednego z przeglądów rocznych określonych w ustępie 1.4 niniejszego prawidła. Przegląd pośredni powinien być taki, aby dawał pewność, że wyposażenie i związane z nim pompy i instalacje rurociągów, wraz z systemami kontrolno-pomiarowymi usuwania oleju, systemy mycia surową ropą naftową oraz urządzenia do odolejania i filtracji zaolejonej wody w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika i są w dobrym stanie roboczym. Przeprowadzenie takiego przeglądu pośredniego powinno być odnotowane w Świadectwie wydanym na podstawie prawidła 7 lub 8 z niniejszego Załącznika;

.4 przeglądowi rocznemu w przedziale trzech miesięcy przed lub po każdej dacie rocznicowej Świadectwa, obejmującemu ogólną kontrolę konstrukcji, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów, o których mowa w ustępie 1.1 niniejszego prawidła tak, aby upewnić się, że są one utrzymywane zgodnie z ustępami 4.1 i 4.2 niniejszego

prawidła i że pozostają w stanie zadowalającym dla tego rodzaju zatrudnienia, do którego statek jest przeznaczony. Przeprowadzenie takiego przeglądu rocznego powinno być odnotowane w Świadectwie wydanym na podstawie prawidła 7 lub 8 z niniejszego Załącznika; oraz

.5 stosownie do okoliczności, dodatkowemu przeglądowi ogólnemu lub częściowemu, który powinien być przeprowadzony po naprawie wynikającej z wykonania czynności określonych w ustępie 4.3 niniejszego prawidła lub po wykonaniu każdej poważnej naprawy lub wymiany. Zakres przeglądu powinien być taki, aby dawał pewność, że konieczne naprawy lub wymiany wykonane zostały skutecznie, że materiał i wykonanie takich napraw lub wymian są pod każdym względem zadowalające i że statek odpowiada pod każdym względem wymaganiom niniejszego Załącznika.

2 Administracja powinna ustalić odpowiednie sposoby postępowania w odniesieniu do statków, które nie podlegają postanowieniom ustępu 1 niniejszego prawidła tak, aby zapewnić, że są spełnione mające do nich zastosowanie postanowienia niniejszego Załącznika.

3.1 Przeglądy statków w zakresie dotyczącym zapewnienia przestrzegania postanowień niniejszego Załącznika powinny być przeprowadzane przez urzędników Administracji. Administracja może jednakże powierzyć przeglądy bądź to mianowanym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez nią organizacjom. Takie organizacje, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, powinny zostać upoważnione przez Administrację zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji i *Kodeksu organizacji uznanych* (*Kodeks RO*), składającego się z Części 1 i Części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz Części 3 (której postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MEPC.238(65) wraz z poprawkami, jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:

.1 poprawki do Części 1 i Części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji odnoszącego się do procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do niniejszego Załącznika;

.2 poprawki do Części 3 *Kodeksu RO* zostana przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zgodnie z jego procedurą; oraz

3. wszystkie poprawki, o których mowa w punkcie 1 i 2, przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego, będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.

3.2 Administracja mianując inspektorów lub uznając organizację do przeprowadzania przeglądów wymienionych w ustępie 3.1 niniejszego prawidła, powinna upoważnić każdego mianowanego inspektora lub uznaną organizację co najmniej do:

.1 żądania dokonania naprawy statku; oraz

.2 wykonywania przeglądów na wniosek odpowiednich władz Państwa portu.

Administracja ta powinna powiadomić Organizację o określonych obowiązkach i warunkach udzielonego upoważnienia mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom w celu przekazania tego Stronom niniejszej Konwencji i poinformowania *ich urzędników.*

3.3 Jeżeli mianowany inspektor lub upoważniona organizacja stwierdzą, że stan statku lub jego wyposażenia w istotnym stopniu nie odpowiadają danym zawartym w Świadectwie, lub stan ten jest taki, że statek nie jest zdatny do wyjścia w morze bez stwarzania nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego, to taki inspektor lub organizacja powinny niezwłocznie zapewnić podjęcie działań naprawczych oraz powinny we właściwym trybie powiadomić Administrację. Jeśli działania naprawcze nie zostaną podjęte, to Świadectwo należy wycofać i niezwłocznie powiadomić Administrację, a jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, to należy również powiadomić niezwłocznie odpowiednie władze Państwa portu. Jeżeli urzędnik Administracji, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomiła odpowiednie władze Państwa portu, to Rząd zainteresowanego Państwa portu powinien udzielić takiemu urzędnikowi, inspektorowi lub organizacji, niezbędnej pomocy dla wykonania ich obowiązków, określonych w niniejszym prawidle. W takim przypadku Rząd Państwa portu powinien przedsięwziąć takie działania, aby zapewnić, że ten statek nie rozpocznie żeglugi dopóki nie będzie zdatny do wyjścia w morze lub opuszczenia portu w celu dojścia do najbliższej stoczni remontowej bez stwarzania nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego.

3.4 W każdym przypadku zainteresowana Administracja powinna w pełni zagwarantować kompletność i skuteczność przeglądu i powinna podjąć się zapewnienia niezbędnych działań w celu wypełnienia tego zobowiązania.

4.1 Statek i jego wyposażenie powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym spełnienie wymagań niniejszej Konwencji, aby zapewnić, że statek pod każdym względem pozostaje zdatny do wyjścia w morze bez powodowania nieuzasadnionego zagrożenia dla środowiska morskiego.

4.2 Po zakończeniu każdego przeglądu statku, określonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, nie powinny być dokonywane bez zgody Administracji żadne zmiany w konstrukcji kadłuba, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń lub materiałów podlegających przeglądom, z wyjątkiem dokonywania wymiany wyposażenia i osprzętu.

4.3 Jeżeli statek ulegnie wypadkowi lub zostanie wykryte uszkodzenie, które w istotny sposób wpływa na integralność konstrukcji statku albo skuteczność działania lub kompletność jego wyposażenia objętego wymaganiami niniejszego Załącznika, kapitan lub właściciel statku powinien przy najbliższej okazji zgłosić to Administracji, uznanej organizacji lub mianowanemu

inspektorowi odpowiedzialnym za wydanie odnośnego Świadectwa, którzy powinni spowodować wszczęcie dochodzenia aby ustalić, czy konieczne jest przeprowadzenie przeglądu wymaganego w ustępie 1 niniejszego prawidła. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, kapitan lub właściciel powinien także niezwłocznie zgłosić to do odpowiednich władz Państwa portu, a mianowany inspektor lub uznana organizacja powinni upewnić się, że taki raport został złożony.

Prawidło 7
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* powinno być wydane po przeglądzie zasadniczym lub odnowieniowym przeprowadzonym zgodnie z postanowieniami prawidła 6 z niniejszego Załącznika dla każdego zbiornikowca olejowego o pojemności brutto 150 i większej oraz dla każdego innego statku o pojemności brutto 400 i większej zatrudnionych w podróżach do portów i przystani morskich będących pod jurysdykcją innych Stron niniejszej Konwencji.

2 Takie Świadectwo powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację albo przez należycie upoważnioną przez nią osobę lub organizację. W każdym przypadku Administracja bierze na siebie pełną odpowiedzialność za Świadectwo.

Prawidło 8
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa przez inny Rząd

1 Rząd Strony Konwencji może na wniosek Administracji spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeżeli uzna, że postanowienia niniejszego Załącznika są spełnione, to powinien wydać albo upoważnić do wydania dla statku *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* albo, tam gdzie to jest właściwe, potwierdzić je lub upoważnić do jego potwierdzenia na statku zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

2 Kopia Świadectwa i kopia sprawozdania z przeglądu powinny być przekazane, tak szybko jak to będzie możliwe, Administracji, która prosiła o jego wydanie.

3 Świadectwo w ten sposób wydane powinno zawierać stwierdzenie, że zostało wydane na wniosek Administracji i powinno ono mieć taką samą moc obowiązującą oraz być w taki sam sposób uznawane jak Świadectwo wydane na podstawie prawidła 7 z niniejszego Załącznika.

4 Nie należy wydawać *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* statkowi, który jest uprawniony do podnoszenia bandery państwa, które nie jest Stroną Konwencji.

Prawidło 9
Forma Świadectwa

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami powinno być napisane w formie odpowiadającej wzorcowi podanemu w Uzupełnieniu II do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli stosowany jest również oficjalny język wydającego kraju, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Prawidło 10
Okres ważności Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* powinno być wydawane na ustalony przez Administrację okres, który nie powinien przekraczać 5 lat.

2.1 Niezależnie od postanowień ustępu 1 niniejszego prawidła, w przypadku gdy przegląd odnowieniowy Świadectwa zostanie zakończony w okresie trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nie przekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.2 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.3 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony więcej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nie przekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia Świadectwa.

3 Jeżeli Świadectwo zostało wydane na okres krótszy niż 5 lat, to Administracja może przedłużyć ważność Świadectwa poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu ustalonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, pod warunkiem że zostaną przeprowadzone przeglądy określone w prawidłach 6.1.3 i 6.1.4 z niniejszego Załącznika, które powinny być wykonane w przypadku gdy Świadectwo jest wydane na okres pięciu lat.

4 Jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe Świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, to upoważniona przez Administrację osoba lub organizacja może potwierdzić istniejące Świadectwo i takie Świadectwo powinno być uznawane jako ważne na dalszy okres, nie dłuższy niż 5 miesięcy od daty upływu jego ważności.

5 Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność Świadectwa statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może

przedłużyć okres ważności Świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, i to tylko w tych przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne Świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż 3 miesiące, a statek któremu udzielono przedłużenia, po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie powinien być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia portu bez otrzymania nowego Świadectwa. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

6 Ważność Świadectwa dla statku odbywającego krótkie podróże, nie przedłużona na podstawie powyższych postanowień niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Administrację na okres zwłoki do jednego miesiąca od określonej w Świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nie przekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

7 W szczególnych okolicznościach określonych przez Administrację data rozpoczęcia ważności nowego Świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 2.2, 5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

8 Jeżeli przegląd roczny lub pośredni zostanie zakończony przed okresem ustalonym w prawidle 6 z niniejszego Załącznika wówczas:

.1 data rocznicowa podana w Świadectwie powinna być przy potwierdzaniu Świadectwa zastąpiona datą, która nie powinna być o więcej niż 3 miesiące późniejsza od daty zakończenia przeglądu;

.2 następny przegląd roczny lub pośredni, wymagane prawidłem 6.1 z niniejszego Załącznika, powinny być zakończone w przedziałach czasu określonych w tym prawidle, lecz przy zastosowaniu nowej daty rocznicowej;

.3 data upływu ważności Świadectwa może pozostać nie zmieniona pod warunkiem, że jeden lub więcej przeglądów rocznych lub pośrednich, w zależności od tego jakie przeglądy są wymagane, są przeprowadzone w taki sposób, że nie zostaną przekroczone maksymalne przedziały czasu między przeglądami, określone w prawidle 6.1 z niniejszego Załącznika.

9 Świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 7 lub 8 z niniejszego Załącznika traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostaną zakończone w okresach ustalonych na podstawie prawidła 6.1 z niniejszego Załącznika;

.2 jeżeli Świadectwo nie zostało potwierdzone zgodnie z prawidłem 6.1.3 lub 6.1.4 z niniejszego Załącznika;

.3 po przejściu statku pod banderę innego Państwa. Nowe Świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy Rząd wydający nowe Świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania prawideł 6.4.1 oraz 6.4.2 z niniejszego Załącznika. W przypadku gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami Konwencji, to jeżeli wniosek wpłynie w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, Rząd państwa, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko, jak to możliwe, przekazać Administracji kopię Świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę i, jeśli są dostępne, kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów.

Prawidło 11

Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych[1]

1 Jeżeli w czasie postoju statku w porcie lub przystani morskiej innej Strony zaistnieją wyraźne podstawy do podjęcia przekonania, że kapitan statku lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu olejami, to statek taki będzie poddany inspekcji dotyczącej wymagań eksploatacyjnych określonych w niniejszym Załączniku, przeprowadzonej przez urzędników należycie upoważnionych przez tę Stronę.

2 W okolicznościach wskazanych w ustępie 1 niniejszego prawidła, Strona podejmie kroki zapewniające, że wyjście statku w morze nie nastąpi do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczanie praw i obowiązków Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych wyraźnie określonych w niniejszej Konwencji.

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27).

ROZDZIAŁ 3

Wymagania dotyczące pomieszczeń maszynowych wszystkich statków

CZĘŚĆ A – Konstrukcja

Prawidło 12
Zbiorniki dla pozostałości olejowych (szlamu)

1 Każdy statek o pojemności brutto 400 i większej powinien być wyposażony w zbiornik lub zbiorniki o odpowiedniej pojemności, stosownie do rodzaju jego urządzeń maszynowych i czasu trwania podróży, służące do przechowywania pozostałości olejowych (szlamu), z którymi, zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika, inaczej postąpić nie można.

2 Pozostałości olejowe (szlam) mogą być usuwane bezpośrednio ze zbiornika(-ów) pozostałości olejowych (szlamu) poprzez znormalizowane złącze zdawcze, określone w prawidle 13 lub usuwane w inny zatwierdzony sposób. Zbiornik(-i) pozostałości olejowych (szlamu):

.1 powinien(-ny) zostać wyposażony(-e) w pompę umożliwiającą usunięcie pozostałości olejowych (szlamu) ze zbiornika(-ów); oraz

.2 nie powinien(-ny) posiadać połączenia z instalacją zęzową, zbiornikiem retencyjnym zaolejonej wody zęzowej, górnymi powierzchniami zbiorników lub urządzeniami filtrującymi, jednakże zbiornik(-i) może(-gą) zostać wyposażony(-e) w odwodnienia, z ręcznie otwieranymi zaworami samozamykającymi oraz w rozwiązania dla późniejszej kontroli wzrokowej odstanej wody, prowadzące do zbiorników retencyjnych zaolejonej wody zęzowej lub bezpośrednio do zęzy, albo w rozwiązanie alternatywne, pod warunkiem że nie łączy się ono bezpośrednio z systemem zęzowym.

3 Rurociągi prowadzące do i ze zbiorników pozostałości olejowych (szlamu) nie powinny mieć innych bezpośrednich połączeń za burtę niż znormalizowane złącza zdawcze opisane w prawidle 13.

4 Na statkach przekazanych po dniu 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, zbiorniki do pozostałości olejowych powinny być zaprojektowane i skonstruowane w taki sposób, aby ułatwić ich oczyszczanie i usuwanie pozostałości do urządzeń odbiorczych. Statki przekazane w dniu 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle1.28.1, powinny spełniać to wymaganie w takim stopniu, w jakim jest to racjonalne i praktycznie możliwe.

Prawidło 12A
Ochrona zbiorników paliwowych

1 Niniejsze prawidło będzie miało zastosowanie do wszystkich statków o łącznej pojemności zbiorników paliwa wynoszącej 600 m^3 i więcej, które zostaną przekazane w dniu 1 sierpnia 2010 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.9.

2 Stosowanie niniejszego prawidła przy określaniu usytuowania zbiorników przeznaczonych do przewozu paliwa olejowego nie jest nadrzędnym w stosunku do postanowień prawidła 19 z niniejszego Załącznika.

3 Dla celów niniejszego prawidła zastosowanie mają następujące definicje:

.1 *Paliwo olejowe* oznacza każdy olej używany jako paliwo w związku z napędem i pracą mechanizmów pomocniczych statku, na którym taki olej jest przewożony.

.2 *Zanurzenie do linii ładunkowej* (d_S) jest to odległość pionowa, w metrach, od płaszczyzny podstawowej, w połowie długości L, do wodnicy odpowiadającej letniej wolnej burcie wyznaczonej dla statku.

.3 *Zanurzenie statku pustego* jest to zanurzenie konstrukcyjne w połowie długości L odpowiadające masie statku pustego.

.4 *Zanurzenie statku częściowo załadowanego* (d_p) jest to zanurzenie statku pustego powiększone o 60% różnicy pomiędzy zanurzeniem statku pustego a zanurzeniem do linii ładunkowej ds. Zanurzenie statku częściowo załadowanego powinno być wyrażone w metrach.

.5 *Wodnica* d_B jest to pionowa odległość, w metrach, od płaszczyzny podstawowej, w połowie długości L, do wodnicy odpowiadającej 30% wysokości D_S.

.6 *Szerokość* B_S jest to największa szerokość konstrukcyjna statku, w metrach, na lub poniżej linii ładunkowej odpowiadającej największemu zanurzeniu d_S.

.7 *Szerokość* B_B jest to największa szerokość konstrukcyjna statku, w metrach, na lub poniżej wodnicy d_B.

.8 *Wysokość boczna* (D_S) jest to wysokość boczna, w metrach, mierzona w połowie długości L, do pokładu górnego przy burcie. Dla celów tego zastosowania „pokład górny" oznacza najwyższy pokład, do którego doprowadzone są poprzeczne grodzie wodoszczelne, za wyjątkiem grodzi skrajnika rufowego.

.9 *Długość* (L) oznacza 96% całkowitej długości na wodnicy znajdującej się na wysokości równej 85% najmniejszej konstrukcyjnej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub też, długość od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeśli długość to jest większa. Dla statków z przegłębieniem konstrukcyjnym wodnica, na której długość tę się mierzy powinna być równoległa do wodnicy konstrukcyjnej. Długość (L) powinna być wyrażona w metrach.

.10 *Szerokość* (*B*) oznacza największą szerokość statku w metrach, mierzoną na śródokręciu między zewnętrznymi krawędziami wręgu w przypadku statków z poszyciem metalowym oraz na zewnętrznej powierzchni kadłuba w przypadku statków z poszyciem z innych materiałów.

.11 *Zbiornik paliwowy* oznacza zbiornik, w którym przewożone jest paliwo olejowe, lecz z wyłączeniem takich zbiorników, które nie zawierałyby paliwa w normalnej eksploatacji, takich jak zbiorniki przelewowe.

.12 *Mały zbiornik paliwowy* oznacza zbiornik o największej odrębnej pojemności nie większej niż 30 m^3.

.13 *C* oznacza sumaryczną objętość paliwa olejowego, włącznie z tą w małych zbiornikach paliwowych, w m^3, przy 98% napełnienia.

.14 *Pojemność zbiornika paliwowego* oznacza objętość zbiornika w m^3, przy 98% napełnienia.

4 Postanowienia niniejszego prawidła będą miały zastosowanie do wszystkich zbiorników paliwowych, z wyjątkiem małych zbiorników paliwowych, jak określono w 3.12, pod warunkiem że łączna pojemność tak wyłączonych zbiorników nie jest większa niż 600 m^3.

5 Odrębne zbiorniki paliwowe nie powinny posiadać pojemności większej niż 2500 m^3.

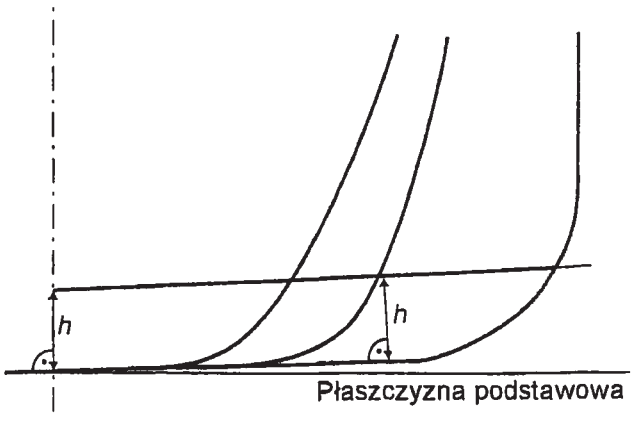
6 Na statkach, z wyjątkiem samopodnośnych urządzeń wiertniczych, o łącznej pojemności zbiorników paliwowych 600 m^3 i większej, zbiorniki paliwowe powinny być usytuowane ponad linią konstrukcyjną poszycia dna, nigdzie nie mniej niż odległość podana poniżej:

$h = B/20$ m lub

$h = 2{,}0$ m, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza.

Wartość minimalna $h = 0{,}76$ m.

W rejonie obła lub przestrzeni, gdzie obło nie jest wyraźnie wydzielone, linia graniczna zbiornika paliwowego powinna przebiegać równolegle do linii płaskiego dna zewnętrznego na śródokręciu, jak to pokazano na rys. 1.



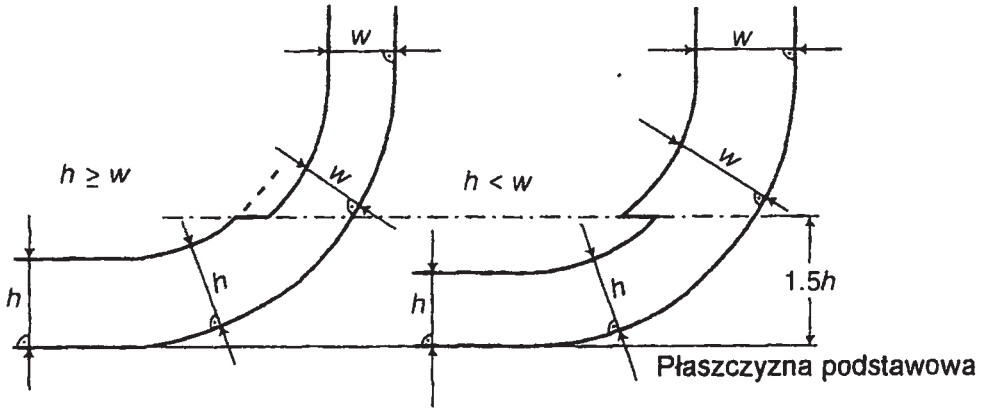
Rys. 1.
Linie graniczne zbiornika paliwowego dla celów ustępu 6

7 Na statkach o łącznej pojemności zbiorników paliwowych 600 m^3 i większej, lecz mniejszej niż 5 000 m^3, zbiorniki paliwowe powinny być usytuowane wewnątrz w stosunku do linii konstrukcyjnej poszycia burtowego, w odległości w dowolnym miejscu nie mniejszej niż odległość *w*, która, jak to pokazano na rysunku 2, jest mierzona w dowolnym przekroju poprzecznym pod kątem prostym w stosunku do poszycia burtowego i określana w sposób następujący:

$$w = 0{,}4 + 2{,}4\ C/20\ 000\ \text{m}$$

Minimalna wartość w = 1,0 m, jakkolwiek dla poszczególnych zbiorników paliwowych o pojemności mniejszej niż 500 m^3 wartość minimalna wynosi 0,76 m.

8 Na statkach o łącznej pojemności zbiorników paliwowych 5 000 m^3 i powyżej, zbiorniki paliwowe powinny być usytuowane wewnątrz w stosunku do linii konstrukcyjnej poszycia burtowego, w odległości w dowolnym miejscu nie mniejszej niż odległość *w*, która, jak to pokazano na rysunku 2, jest mierzona w dowolnym przekroju poprzecznym pod kątem prostym w stosunku do poszycia burtowego i określana w sposób następujący:
$w = 0{,}5 + C/20\ 000$ m lub
w = 2,0 m, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza.
Minimalna wartość w = 1,0 m



Rys. 2.
Linie graniczne zbiornika paliwowego dla celów ustępów 7 i 8

9 Rurociągi paliwowe przebiegające w odległości mniejszej niż *h* od dna statku, jak określono w ustępie 6, lub od burty statku w odległości mniejszej niż *w*, jak określono w ustępach 7 i 8, powinny być zaopatrzone w zawory lub podobne urządzenia zamykające wewnątrz lub bezpośrednio przy zbiorniku paliwa. Zawory te powinny mieć możliwość uruchamiania z łatwo dostępnego zamkniętego pomieszczenia, usytuowanie którego umożliwia dostęp z mostka lub stanowiska kontrolnego urządzeń napędowych bez konieczności przechodzenia przez odsłonięte pokłady. Zawory powinny zamykać się

w przypadku awarii systemu zdalnego zamykania (uszkodzenie w położeniu zamkniętym) i powinny być zamknięte w morzu przez cały czas, gdy zbiornik zawiera paliwo, z tym wyjątkiem, że mogą być otwierane podczas operacji przemieszczania paliwa.

10 Studzienki ssące w zbiornikach paliwowych mogą być wpuszczone w dno podwójne poniżej linii granicznej określonej odległością h, pod warunkiem że są tak małe jak to jest praktycznie możliwe, a odległość pomiędzy dnem studzienki i poszyciem zewnętrznym dna jest nie mniejsza niż 0,5 h.

11 Alternatywnie w stosunku do wymagań ustępów 6 oraz 7 lub 8, statki powinny spełniać normy rozwiązań dla przypadkowego wypływu paliwa olejowego określone poniżej:

.1 Poziom ochrony przed zanieczyszczeniem paliwem w przypadku kolizji lub wejścia na mieliznę powinien być oszacowany na podstawie średniego współczynnika wypływu oleju jak następuje:

$$O_M \leq 0.0157 - 1{,}14E - 6C \quad \text{dla} \quad 600\ \text{m}^3 \leq C \leq 5\,000\ \text{m}^3$$
$$O_M \leq 0{,}010 \quad \text{dla} \quad C \geq 5000\ \text{m}^3$$

gdzie:

O_M = średni współczynnik wypływu oleju

C = łączna objętość paliwa

.2 Przy obliczaniu średniego współczynnika wypływu oleju mają zastosowanie następujące założenia ogólne:

.2.1 statek powinien być uważany za załadowany do zanurzenia dla statku częściowo załadowanego (d_p) bez przegłębienia lub przechyłu;

.2.2 wszystkie zbiorniki paliwowe powinny być uważane za zapełnione do 98% ich pojemności objętościowej;

.2.3 nominalna gęstość paliwa olejowego (ρ_n) powinna być w zasadzie przyjęta jako 1 000 kg/m^3. Jeżeli w sposób szczególny jest zastrzeżona gęstość paliwa olejowego o mniejszej wartości, to może być stosowana ta mniejsza wartość; oraz

.2.4 dla celów tych obliczeń wypływu, współczynnik zapełnienia każdego zbiornika paliwa należy przyjmować 0,99, chyba że zostanie udowodnione, że jest inaczej.

.3 Przy określaniu wzajemnych powiązań pomiędzy współczynnikami wypływu oleju należy przyjmować następujące założenia:

.3.1 Średni wypływ oleju powinien być obliczany niezależnie dla uszkodzenia burty i uszkodzenia dna, a następnie włączony w bezwymiarowy współczynnik wypływu oleju O_M w sposób następujący:

$$O_M = (0{,}4\ O_{MS} + 0{,}6\ O_{MB}) / C$$

gdzie:

O_{MS} = średni wypływ oleju przy uszkodzeniu burty, w m^3

O_{MB} = średni wypływ oleju przy uszkodzeniu dna, w m^3

C = łączna objętość paliwa

.3.2 Przy uszkodzeniu dna należy przeprowadzić niezależne obliczenia średniego wypływu oleju dla wysokości pływu wynoszącej 0 m oraz 2,5 m, a następnie połączyć je w sposób następujący:

$$O_{MB} = 0{,}7\ O_{MB(0)} + 0{,}3\ O_{MB(2,5)}$$

gdzie:

$O_{MB(0)}$ = średni wypływ dla wysokości pływu 0 m; oraz

$O_{MB(2,5)}$ = średni wypływ dla wysokości pływu 2,5 m, w m^3.

.4 Średni wypływ przy uszkodzeniu burty O_{MS} należy obliczać w sposób następujący:

$$O_{MS} = \sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i = przedstawia każdy rozpatrywany zbiornik paliwowy;

n = łączna liczba zbiorników paliwowych;

$P_{S(i)}$ = prawdopodobieństwo przebicia i-tego zbiornika paliwowego od strony burty obliczone zgodnie z ustępem 11.6 niniejszego prawidła;

$O_{S(i)}$ = wypływ, w m^3, poprzez uszkodzenie od strony burty i-tego zbiornika paliwowego, który przyjmuje się jako równy całkowitej ilości w i-tym zbiorniku paliwowym przy 98% napełnienia

.5 Średni wypływ przy uszkodzeniu dna dla każdych warunków pływowych należy obliczać jak następuje:

.5.1 $$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i = przedstawia każdy rozpatrywany zbiornik paliwowy;

n = łączna ilość zbiorników paliwowych;

$P_{B(i)}$ = prawdopodobieństwo przebicia i-tego zbiornika paliwowego od strony dna obliczone zgodnie z ustępem 11.7 niniejszego prawidła;

$O_{B(i)}$ = wypływ, w m^3, poprzez uszkodzenie od strony dna i-tego zbiornika paliwowego obliczony zgodnie z ustępem 11.5.3 niniejszego prawidła; oraz

$C_{DB(i)}$ = współczynnik pozwalający uwzględnić olej przechwycony, tak jak zostało to określone w ustępie 11.5.4 niniejszego prawidła.

.5.2 $$O_{MB(2,5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i, n, $P_{B(i)}$ oraz $C_{DB(i)}$ = jak określono w punkcie 5.1 powyżej;

$O_{B(i)}$ = wypływ z i-tego zbiornika paliwowego, w m^3, po zmianie pływu.

.5.3 Wypływ oleju z każdego zbiornika paliwowego należy obliczać opierając się na zasadzie zrównoważenia ciśnień, zgodnie z poniższymi założeniami:

.5.3.1 Zakłada się, że statek osiadł na mieliźnie z zerowym przegłębieniem i przechyłem, z zanurzeniem na mieliźnie przed zmianą pływu równym zanurzeniu do linii częściowego załadowania d_p.

.5.3.2 Poziom paliwa po uszkodzeniu należy obliczać w sposób następujący:

$$h_F = \{(d_p + t_C - Z_l)\,\rho_s\} / \rho_n$$

gdzie:

h_F = wysokość paliwa olejowego ponad Z_l, w metrach;

t_C = zmiana pływu, w metrach. Zmniejszanie się wysokości pływu należy wyrażać w wartościach ujemnych;

Z_l = wysokość najniższego punktu w zbiorniku paliwowym ponad płaszczyzną podstawową, w metrach;

ρ_s = gęstość wody morskiej, należy przyjmować 1025 kg/m^3;

ρ_n = nominalna gęstość paliwa olejowego, jak określono w 11.2.3.

.5.3.3 Wypływ oleju OB(i) dla dowolnego zbiornika graniczącego z poszyciem dna powinien być przyjmowany nie mniej niż określony z poniższego wzoru, lecz nie więcej niż pojemność zbiornika:

$$O_{B(i)} = H_w \cdot A$$

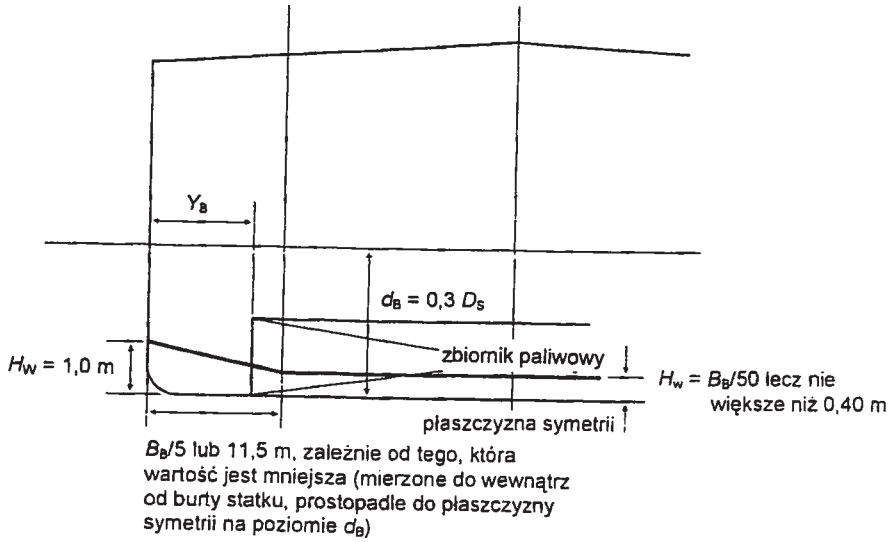
gdzie:

H_w = 1,0 m, gdy $Y_B = 0$;

H_w = $B_B/50$ lecz nie więcej niż 0,4 m, gdy Y_B jest większe niż $B_B/5$ lub 11,5 m, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza.
H_W należy mierzyć w górę od linii płaskiego dna na śródokręciu. W rejonie obła lub przestrzeni, gdzie obło nie jest wyraźnie wydzielone, H_W należy mierzyć od linii równoległej do płaskiego dna na śródokręciu, jak pokazano dla wymiaru h na rysunku 1.
Dla wartości Y_B przekraczających $B_B/5$ lub 11,5 m, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza, H_W należy interpolować liniowo.

Y_B = minimalna wartość Y_B na długości zbiornika paliwowego, gdzie w dowolnym miejscu Y_B jest to poprzeczna odległość pomiędzy poszyciem burtowym na linii wodnej d_B a zbiornikiem na lub poniżej linii wodnej d_B;

A = maksymalna powierzchnia rzutu poziomego zbiornika paliwowego do poziomu H_W od dna zbiornika.



Rys. 3.
Wymiary do obliczenia minimalnego wypływu oleju dla celów punktu 11.5.3.3

.5.4 W przypadku uszkodzenia dna, część wypływu oleju może być przechwycona przez przedziały nie przeznaczone do przewozu oleju. Wielkość tę można w przybliżeniu wyliczyć stosując dla każdego zbiornika współczynnik $C_{DB(i)}$, który należy przyjmować jak następuje:

$C_{DB(i)}$ = 0,6 dla zbiorników ładunkowych ograniczonych od dołu przedziałami nie przeznaczonymi do przewozu oleju;

$C_{DB(i)}$ = 1,0 dla innych przypadków.

.6 Prawdopodobieństwo P_S przebicia przedziału przy uszkodzeniu burty należy wyliczać w sposób następujący:

.6.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

gdzie:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę wzdłużną ograniczoną przez X_a i X_f;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę pionową ograniczoną przez Z_l i Z_u; oraz

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie rozciągać się będzie w kierunku poprzecznym, poza granicę określoną przez y.

.6.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} oraz P_{Sl}, należy określać przez interpolację liniową ze znajdującej się w ustępie 11.6.3 niniejszego prawidła tablicy prawdopodobieństw przy uszkodzeniach burty, a P_{Sy} należy obliczać ze wzorów znajdujących się w ustępie 11.6.3, gdzie:

P_{Sa} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku rufy od położenia X_a/L;

P_{Sf} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku dziobu od położenia X_f/L;

P_{Sl} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poniżej zbiornika;

P_{Su} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie powyżej zbiornika; oraz

P_{Sy} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poza zbiornikiem.

Granice X_a, X_f, Z_l, Z_u oraz y przedziałów należy określać w sposób następujący:

X_a = odległość wzdłużna od rufowego końca L do najbardziej ku rufie wysuniętego punktu rozpatrywanego przedziału, w metrach;

X_f = odległość wzdłużna od rufowego końca L do najbardziej ku dziobowi wysuniętego punktu rozpatrywanego przedziału, w metrach;

Z_l = odległość pionowa od konstrukcyjnej płaszczyzny podstawowej do najniższego punktu w rozpatrywanym przedziale, w metrach. Tam, gdzie Z_l jest większe niż D_S, to Z_l należy przyjmować takie jak D_S;

Z_u = odległość pionowa od konstrukcyjnej płaszczyzny podstawowej do najwyższego punktu w rozpatrywanym przedziale, w metrach. Tam, gdzie Z_u jest większe niż D_S, to Z_u należy przyjmować takie jak D_S; oraz

y = najmniejsza odległość pozioma mierzona pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii pomiędzy rozpatrywanym przedziałem, a poszyciem burtowym, w metrach[1].

W obrębie obła y nie musi być określane poniżej odległości h ponad płaszczyzną podstawową, gdzie h jest mniejsze od B/10, 3 m lub szczytu zbiornika.

.6.3 Tablica prawdopodobieństw przy uszkodzeniach burty

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	1,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0717
0,30	0.667
0,35	0,617
0,40	0,567

Z_l/D_S	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670

[1] Dla rozwiązań z symetrycznie rozmieszczonymi zbiornikami uszkodzenia rozpatrywane są tylko dla jednej burty, w którym to przypadku wszystkie wymiary „y" należy mierzyć od tej samej burty. Dla rozwiązań z symetrycznie rozmieszczonymi zbiornikami patrz „Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance", uchwalonych przez Organizację rezolucją MEPC.122(52) z poprawkami MEPC.146(54).

0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0.172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0.617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

$P_{S\gamma}$ należy obliczać w sposób następujący:

$P_{S\gamma} = (24{,}96 - 199{,}6\ \gamma/B_S)(\gamma/B_S)$ dla $\gamma/B_S \leq 0{,}05$

$P_{S\gamma} = 0{,}749 + \{5 - 44{,}4\ (\gamma/B_S - 0{,}05)\}(\gamma/B_S - 0{,}05)$ dla $0{,}05 < \gamma/B_S < 0{,}1$

$P_{S\gamma} = 0{,}888 + 0{,}56\ (\gamma/B_S - 0{,}1)$ dla $\gamma/B_S \geq 0{,}1$

Nie należy przyjmować $P_{S\gamma}$ większego niż 1.

.7 Prawdopodobieństwo P_B przebicia przedziału przy uszkodzeniu dna należy wyliczać w sposób następujący:

.7.1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$

gdzie:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę wzdłużną ograniczoną przez X_a i X_f;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę poprzeczną ograniczoną przez Y_p i Y_s; oraz

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie rozciągać się będzie pionowo, powyżej granicy określonej przez z.

.7.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, oraz P_{Bs} należy określać przez interpolację liniową z tablicy prawdopodobieństw przy uszkodzeniach dna znajdującej się w ustępie 11.7.3. niniejszego prawidła, a P_{Bz} należy obliczać ze wzorów znajdujących się w ustępie 11.7.3 gdzie:

P_{Ba} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku rufy od położenia X_a/L;

P_{Bf} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku dziobu od położenia X_f/L;

P_{Bp} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie po lewej burcie w stosunku do zbiornika;

P_{Bs} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie po prawej burcie w stosunku do zbiornika; oraz

P_{Bz} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poniżej zbiornika.

Granice X_a, X_f, Y_p, Y_s oraz z przedziałów należy określać w sposób następujący:

X_a i X_f są takie jak określono w ustępie 11.6.2 niniejszego prawidła;

Y_p = odległość poprzeczna od najbardziej na lewą burtę wysuniętego punktu przedziału usytuowanego na lub poniżej linii wodnej d_B do płaszczyzny pionowej usytuowanej w odległości $B_B/2$ od linii środkowej w kierunku prawej burty, w metrach;

Y_s = odległość poprzeczna od najbardziej na prawą burtę wysuniętego punktu przedziału usytuowanego na lub poniżej linii wodnej d_B do płaszczyzny pionowej usytuowanej w odległości $B_B/2$ od linii środkowej w kierunku prawej burty, w metrach; oraz

z = najmniejsza wartość z na długości przedziału, gdzie w każdym określonym położeniu wzdłużnym, z jest pionową odległością od dolnego punktu na poszyciu dna w tym położeniu wzdłużnym do dolnego punktu przedziału w tym położeniu wzdłużnym, w metrach;

.7.3 Tablica prawdopodobieństw przy uszkodzeniach dna

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,-58	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} należy obliczać w sposób następujący:

$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\, z/D_S)\,(z/D_S)$ dla $z/D_S \leq 0{,}1$

$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\,\{(z/D_S - 0{,}1)\}$ dla $z/D_S > 0{,}1$

Nie należy przyjmować P_{Bz} większego niż 1.

.8 W celu konserwacji i przeglądów jakikolwiek zbiornik paliwowy, który nie graniczy z poszyciem zewnętrznym powinien być usytuowany nie bliżej od poszycia dna niż minimalna wartość *h* w ustępie 6 i nie bliżej od poszycia burtowego niż mająca zastosowanie minimalna wartość *w* w ustępie 7 lub 8.

12 Przy zatwierdzaniu projektów i konstrukcji statków budowanych zgodnie z niniejszym prawidłem, Administracja powinna mieć na względzie ogólne aspekty bezpieczeństwa, włącznie z potrzebą konserwacji i przeglądów zbiorników bocznych jak również zbiorników lub przestrzeni w dnie podwójnym.

Prawidło 13
Znormalizowane złącze zdawcze

Aby umożliwić połączenie rurociągów urządzeń odbiorczych ze statkowym rurociągiem do usuwania pozostałości z zęz maszynowni i ze zbiorników pozostałości olejowych (szlamu), obydwa rurociągi powinny być wyposażone w znormalizowane złącze zdawcze zgodne z poniższą tablicą:

Znormalizowane wymiary kołnierzy złącza zdawczego

Nazwa	Wymiary
Średnica zewnętrzna	215 mm
Średnica wewnętrzna	Odpowiednio do średnicy zewnętrznej rury
Średnica okręgu rozmieszczenia śrub	183 mm
Wycięcia dla śrub w kołnierzu	6 otworów o średnicy 22 mm rozmieszczonych równomiernie na okręgu rozmieszczenia śrub, o podanej wyżej średnicy, rozciętych aż do obwodu zewnętrznego kołnierza. Szerokość rozcięcia 22 mm
Grubość kołnierza	20 mm
Śruby i nakrętki: ilość i średnica	6 sztuk, każda o średnicy 20 mm i odpowiedniej długości
Kołnierz jest przeznaczony dla rur o średnicy wewnętrznej maksimum do 125 mm; powinien on być wykonany ze stali lub innego równoważnego materiału i powinien mieć płaską powierzchnię czołową. Kołnierz ten, wraz z uszczelką wykonaną z olejoodpornego materiału, powinien być odpowiedni dla ciśnienia roboczego 600 kPa.	

CZĘŚĆ B – Wyposażenie

Prawidło 14
Filtracyjne urządzenia odolejające

1 Z wyjątkiem tego, co określono w ustępie 3 niniejszego prawidła, każdy statek o pojemności brutto 400 i większej lecz mniejszej niż 10 000 powinien być wyposażony w filtracyjne urządzenie odolejające, odpowiadające wymaganiom ustępu 6 niniejszego prawidła. Każdy taki statek, który może usuwać do morza wodę balastową zatrzymaną w zbiornikach paliwowych zgodnie z prawidłem 16.2, powinien odpowiadać wymaganiom ustępu 2 niniejszego prawidła.

2 Z wyjątkiem tego, co określono w ustępie 3 niniejszego prawidła, każdy statek o pojemności brutto 10 000 i większej powinien być wyposażony w filtracyjne urządzenie odolejające, odpowiadające wymaganiom ustępu 7 niniejszego prawidła.

3 Statki takie, jak pływające hotele, magazyny itp., które pozostają unieruchomione, z wyjątkiem podróży bez ładunku mających na celu zmianę miejsca postoju, nie muszą być wyposażone w filtracyjne urządzenia odolejające. Statki takie powinny być wyposażone w zbiornik retencyjny o pojemności wystarczającej do całkowitego zatrzymania zaolejonej wody zęzowej. Cała zaolejona woda zęzowa powinna być zatrzymana na statku, a następnie usunięta do urządzeń odbiorczych.

4 Administracja zapewni, że statki o pojemności brutto mniejszej niż 400 będą przystosowane tak dalece jak to jest możliwe do tego, aby zatrzymać na statku olej lub mieszaniny oleiste lub je usunąć zgodnie z wymaganiami prawidła 15.6 z niniejszego Załącznika.

5 Administracja może odstąpić od wymagań ustępów 1 i 2 niniejszego prawidła dla:

.1 każdego statku zatrudnionego wyłącznie w podróżach wewnątrz obszarów specjalnych, albo

.2 każdego statku certyfikowanego zgodnie z *Międzynarodowym kodeksem bezpieczeństwa statków szybkich* (lub w inny sposób w zakresie tego *Kodeksu* co do rozmiarów i konstrukcji) zatrudnionego zgodnie z rozkładem rejsów w podróżach okrężnych nie przekraczających 24 godzin; dotyczy to także podróży bez pasażerów/ładunku mających na celu zmianę miejsca postoju tych statków,

.3 w odniesieniu do postanowień powyższych ustępów 1 i 2 niniejszego prawidła powinny być spełnione następujące warunki:

.3.1 statek jest wyposażony w zbiornik retencyjny posiadający zdaniem Administracji pojemność wystarczającą do całkowitego zatrzymania na statku zaolejonej wody zęzowej;

.3.2 cała zaolejona woda zęzowa jest zatrzymywana na statku w celu usunięcia do urządzeń odbiorczych;

.3.3 Administracja stwierdzi, że odpowiednie urządzenia odbiorcze są osiągalne dla przyjęcia takiej zaolejonej wody zęzowej w wystarczającej ilości portów lub przystani przeładunkowych, do których zawija statek;

.3.4 jeżeli dla statku wymagane jest *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami*, to będzie na nim potwierdzone, że statek jest wyłącznie zatrudniony w podróżach wewnątrz obszarów specjalnych lub, że dla celów niniejszego prawidła uznany został za statek szybki i że ten rodzaj zatrudnienia został ustalony; oraz

.3.5 ilość, czas i port usunięcia zostaną wpisane do *Książki zapisów olejowych, Część I.*

6 Filtracyjne urządzenie odolejające omawiane w ustępie 1 niniejszego prawidła powinno być konstrukcji uznanej przez Administrację i powinno być takie, aby zapewniało, że jakakolwiek mieszanina oleista zrzucona po przejściu przez nie do morza, będzie posiadała zawartość oleju nie większą niż 15 części na milion. Rozpatrując projekt takiego wyposażenia Administracja powinna uwzględniać normy zalecane przez IMO[1].

7 Filtracyjne urządzenie odolejające omawiane w ustępie 2 niniejszego prawidła powinno spełniać wymagania ustępu 6 niniejszego prawidła. Dodatkowo, powinno być ono wyposażone w alarm wskazujący kiedy poziom ten nie może być utrzymany. System powinien być także wyposażony w urządzenie zapewniające, że jakikolwiek zrzut mieszanin oleistych zostanie automatycznie zatrzymany, gdy zawartość oleju w zrzucie przekroczy 15 części na milion. Rozpatrując projekt takiego wyposażenia i jego zatwierdzenie, Administracja powinna uwzględniać normy zalecane przez IMO[1].

CZĘŚĆ C – Kontrola eksploatacyjnych zrzutów oleju

Prawidło 15
Kontrola usuwania oleju

1 Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 4 z niniejszego Załącznika oraz ustępów 2, 3 i 6 niniejszego prawidła, jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków jest zabronione.

[1] Powołanie się na zalecenia dotyczące międzynarodowych norm wykonania i prób dla urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i dla mierników zawartości oleju przyjęte przez Organizację rezolucją Zgromadzenia A.393(X) lub na wytyczne i normy techniczne dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem dla zęz pomieszczeń maszynowych statków przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.60(33) lub na zmienione wytyczne i normy techniczne dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem dla zęz pomieszczeń maszynowych statków przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.107(49).

A Usuwanie poza obszarami specjalnymi

2 Jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków o pojemności brutto 400 i większej jest zabronione, z wyjątkiem przypadku gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.1 statek jest w drodze;

.2 mieszanina oleista jest poddana obróbce w filtracyjnym urządzeniu odolejającym, zgodnym z wymaganiami prawidła 14 z niniejszego Załącznika;

.3 stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 części na milion;

.4 na zbiornikowcach olejowych woda zęzowa nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowej; oraz

.5 w przypadku zbiornikowców olejowych, woda zęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego.

B Usuwanie na obszarach specjalnych

3 Jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków o pojemności brutto 400 i większej jest zabronione, z wyjątkiem przypadku gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.1 statek płynie określonym kursem;

.2 mieszanina oleista jest poddana obróbce w filtracyjnym urządzeniu odolejającym, zgodnym z wymaganiami prawidła 14 z niniejszego Załącznika;

.3 stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 części na milion;

.4 na zbiornikowcach olejowych woda zęzowa nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowej; oraz

.5 w przypadku zbiornikowców olejowych, woda zęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego.

4 W odniesieniu do obszaru Antarktyki, jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszaniny oleistej z jakiegokolwiek statku jest zabronione.

5 Żadne postanowienie niniejszego prawidła nie zabrania statkowi znajdującemu się w podróży, której tylko część przebiega przez obszar specjalny, aby dokonał usunięcia poza obszarem specjalnym, zgodnie z ustępem 2 niniejszego prawidła.

C Wymagania dla statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 na wszystkich obszarach z wyjątkiem obszaru Antarktyki

6 W przypadku statku o pojemności brutto mniejszej niż 400, olej i mieszaniny oleiste powinny być albo zatrzymane na statku w celu ich późniejszego zdania do urządzeń odbiorczych albo usunięte do morza zgodnie z następującymi warunkami:

.1 statek płynie określonym kursem;

.2 statek posiada działający odolejacz konstrukcji uznanej przez Administrację, który zapewnia, że stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 części na milion;

.3 na zbiornikowcach olejowych woda zęzowa nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowej; oraz

.4 w przypadku zbiornikowców olejowych, woda zęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego.

7 W przypadku gdy zostaną zauważone widoczne ślady oleju na lub pod powierzchnią wody w bezpośredniej bliskości statku lub jego śladu torowego, Rządy krajów będących Stronami niniejszej Konwencji, w takim stopniu w jakim są one w stanie sensownie to wykonać, powinny bezzwłocznie przeprowadzić dochodzenie związane z tymi faktami, aby ustalić czy miało miejsce naruszenie postanowień niniejszego prawidła. Dochodzenie takie powinno obejmować w szczególności takie zagadnienia jak siła wiatru i stan morza, drogę i prędkość statku, inne znajdujące się w pobliżu możliwe źródła widocznych śladów oraz wszelkie związane z tą sprawą zapisy dotyczące usuwania oleju.

8 Żaden zrzut do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem.

9 Pozostałości olejowe, które nie mogą być usunięte do morza zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła, powinny być zatrzymane na statku, a następnie usunięte do urządzeń odbiorczych.

Prawidło 16

Rozdzielenie oleju i balastu wodnego oraz przewóz oleju w zbiornikach skrajnika dziobowego

1 Z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ustępie 2 niniejszego prawidła, na statkach przekazanych po dniu 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, o pojemności brutto 4 000 i większej, innych niż zbiornikowce olejowe oraz na nowych zbiornikowcach olejowych przekazanych po dniu 31 grudnia 1979 r., jak określono to prawidle 1.28.2, o pojemności brutto 150 i większej, w żadnym ze zbiorników paliwa olejowego nie powinna być przewożona woda balastowa.

2 Jeżeli potrzeba przewiezienia dużej ilości paliwa olejowego stwarza konieczność przewozu w którymkolwiek zbiorniku paliwa olejowego wody balastowej, która nie jest czystym balastem, to taka woda balastowa powinna być usunięta do urządzenia odbiorczego lub usunięta do morza zgodnie z prawidłem 15, przy zastosowaniu wyposażenia wymienionego w prawidle

14.2 z niniejszego Załącznika, na dowód czego w *Książce zapisów olejowych* powinien być dokonany odpowiedni wpis.

3 Na statkach o pojemności brutto 400 i większej, dla których kontrakt na budowę został zawarty po dniu 1 stycznia 1982 r. lub w razie braku kontraktu na budowę, których stępkę położono, lub które są w podobnym stadium budowy po dniu 1 lipca 1982 r., olej nie powinien być przewożony w skrajniku dziobowym, ani w zbiorniku umieszczonym przed grodzią zderzeniową.

4 Wszystkie statki, inne niż te, które zostały wymienione w ustępach 1 i 3 niniejszego prawidła, powinny być zgodne z postanowieniami tych ustępów w takim stopniu, w jakim będzie to słuszne i wykonalne.

Prawidło 17

Książka zapisów olejowych, Część I – Operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych

1 Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej i każdy statek o pojemności brutto 400 i większej, inny niż zbiornikowiec olejowy, powinien posiadać *Książkę zapisów olejowych – Część I (Operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych). Książka zapisów olejowych*, czy to stanowiąca część oficjalnego dziennika okrętowego, czy też inaczej, powinna być prowadzona w formie określonej w Uzupełnieniu III do niniejszego Załącznika.

2 W *Książce zapisów olejowych* powinny być dokonywane wpisy przy każdej okazji i, jeśli trzeba, dla operacji pomiędzy poszczególnymi zbiornikami, ilekroć w obrębie pomieszczeń maszynowych statku ma miejsce jakakolwiek z następujących operacji:

.1 balastowanie lub mycie zbiorników paliwowych;

.2 usuwanie brudnego balastu lub popłuczyn ze zbiorników paliwa olejowego;

.3 gromadzenie i usuwanie pozostałości olejowych (szlamu);

.4 usuwanie za burtę lub pozbywanie się w inny sposób wody zęzowej, która nagromadziła się w obrębie pomieszczeń maszynowych;

.5 przyjmowanie paliwa lub oleju smarnego luzem.

3 W przypadku dokonania takiego usunięcia oleju lub mieszaniny oleistej, jak zostało to określone w prawidle 4 z niniejszego Załącznika, lub w razie przypadkowego lub innego wyjątkowego usunięcia oleju niezgodnego z tym prawidłem, należy dokonać wpisu do *Książki zapisów olejowych, Część I*, podając okoliczności oraz przyczyny usunięcia.

4 Każda operacja opisana w ustępie 2 niniejszego prawidła powinna być szczegółowo i bezzwłocznie wpisana do *Książki zapisów olejowych, Część I* tak, aby zostały wypełnione wszystkie pozycje odpowiednie dla danej operacji. Każdy zakończony wpis, dotyczący określonej operacji, powinien być podpisany przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za wykonanie tej operacji, a każda zapełniona strona powinna być podpisana przez kapitana

statku. Wpisy do *Książki zapisów olejowych, Część I* na statkach posiadających *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* powinny być dokonywane co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli wpisy dokonywane są również w oficjalnym narodowym języku Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

5 Każde uszkodzenie filtracyjnego urządzenia odolejającego powinno być wpisane do *Książki zapisów olejowych, Część I.*

6 *Książka zapisów olejowych, Część I* powinna być przechowywana w takim miejscu, aby była łatwo dostępna do kontroli w każdym możliwym do przyjęcia czasie oraz, z wyjątkiem statku holowanego bez załogi, powinna być przechowywana na statku. *Książka* powinna być przechowywana przez okres trzech lat po dokonaniu ostatniego wpisu.

7 Kompetentne władze Rządu Strony niniejszej Konwencji mogą przeprowadzać kontrolę *Książki zapisów olejowych, Część I* na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, w czasie, gdy statek znajduje się w porcie lub przystani przeładunkowej na morzu i mogą one sporządzać kopie każdego wpisu do tej *Książce* oraz mogą one żądać od kapitana statku poświadczenia, że taka kopia jest zgodna z oryginałem wpisu. Każda tak sporządzona kopia, uwierzytelniona przez kapitana statku jako zgodna z oryginałem wpisu do okrętowej *Książki zapisów olejowych, Część I*, powinna być dopuszczona w każdym postępowaniu sądowym jako świadectwo faktów stwierdzonych we wpisie. Kontrola *Książki zapisów olejowych, Część I* oraz pobieranie przez kompetentne władze uwierzytelnionych kopii, zgodnie z niniejszym ustępem, powinny być przeprowadzane tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

ROZDZIAŁ 4

Wymagania dotyczące przestrzeni ładunkowej zbiornikowców olejowych

CZĘŚĆ A – *Konstrukcja*

Prawidło 18
Zbiorniki oddzielonego balastu

Zbiornikowce olejowe o nośności 20 000 ton i większej przekazane po dniu 1 czerwca 1982 r.

1 Każdy ropowiec o nośności 20 000 ton i większej i każdy produktowiec o nośności 30 000 ton i większej przekazane po dniu 1 czerwca 1982 r., jak określono to w prawidle 1.28.4, powinien być wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu i powinien spełniać wymagania odpowiednich w danym przypadku ustępów 2, 3 i 4 lub 5 niniejszego prawidła.

2 Pojemność zbiorników oddzielonego balastu powinna być tak ustalona, aby statek mógł pływać bezpiecznie pod balastem, bez konieczności używania zbiorników ładunkowych do balastowania wodą, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ustępach 3 lub 4 niniejszego prawidła. We wszystkich jednak przypadkach pojemność zbiorników oddzielonego balastu powinna być co najmniej taka, aby w każdym stanie zabalastowania, w każdej części podróży, włączając w to stan, w którym statek jest pusty i ma tylko oddzielony balast, zanurzenie statku i przegłębienie spełniały następując wymagania:

.1 zanurzenie konstrukcyjne na śródokręciu (d_m) w metrach (bez uwzględniania jakiegokolwiek odkształcenia statku) nie powinno być mniejsze niż:

$$d_m = 2{,}0 + 0{,}02L;$$

.2 zanurzenie na pionach dziobowym i rufowym powinno odpowiadać wielkościom określonym przez zanurzenie na śródokręciu (d_m) jak podano w ustępie 2.1 niniejszego prawidła, przy czym przegłębienie na rufę nie powinno przekraczać $0{,}015L$; oraz

.3 w każdym przypadku zanurzenie na pionie rufowym nie powinno być mniejsze od tego, jakie jest niezbędne do uzyskania pełnego zanurzenia śruby napędowej (śrub napędowych).

3 W żadnym przypadku balast wodny nie powinien być przewożony w zbiornikach ładunkowych, z wyjątkiem:

.1 tych rzadkich podróży, w których warunki pogodowe są tak ciężkie, że według opinii kapitana, ze względu na bezpieczeństwo statku, konieczne jest przewiezienie dodatkowej wody balastowej w zbiornikach ładunkowych; oraz

.2 wyjątkowych przypadków, w których specyficzny charakter eksploatacji zbiornikowca olejowego czyni koniecznym przewiezienie wody balastowej w ilości przekraczającej ilość określoną w ustępie 2 niniejszego prawidła,

pod warunkiem że taki rodzaj eksploatacji zbiornikowca mieści się w kategorii przypadków wyjątkowych ustalonych przez Organizację.

Taki dodatkowy balast wodny, powinien być oczyszczony i usunięty zgodnie z prawidłem 34 z niniejszego Załącznika oraz powinien być dokonany odpowiedni wpis do *Książki zapisów olejowych, Część II*, wymienionej w prawidle 36 z niniejszego Załącznika.

4 W przypadku ropowców, dodatkowy balast dozwolony ustępem 3 niniejszego prawidła, powinien być przewożony w zbiornikach ładunkowych tylko wtedy, gdy zbiorniki te przed wypłynięciem z portu lub przystani wyładunkowej zostały wymyte surową ropą naftową, zgodnie z prawidłem 35 z niniejszego Załącznika.

5 Niezależnie od postanowień ustępu 2 niniejszego prawidła, sposób spełnienia wymagań odnoszących się do oddzielonego balastu na zbiornikowcach olejowych o długości mniejszej niż 150 m powinien zadowalać Administrację.

Ropowce o nośności 40 000 ton i większej przekazane w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą

6 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 7 niniejszego prawidła, każdy ropowiec o nośności 40 000 ton i większej, przekazany w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, powinien być wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu i powinien spełniać wymagania ustępów 2 i 3 niniejszego prawidła.

7 Ropowce, o których mowa w ustępie 6 niniejszego prawidła, zamiast stosowania zbiorników oddzielonego balastu mogą posługiwać się metodą oczyszczania zbiorników ładunkowych przy zastosowaniu mycia ropą naftową, zgodnie z prawidłem 33 i 35 z niniejszego Załącznika, chyba że ropowiec jest przeznaczony do przewozu takiej ropy naftowej, która nie nadaje się do użycia w instalacji mycia ropą naftową.

Produktowce o nośności 40 000 ton i większej przekazane w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą

8 Każdy produktowiec o nośności 40 000 ton i większej przekazany w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, powinien być wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu i powinien spełniać wymagania ustępów 2 i 3 niniejszego prawidła, lub alternatywnie, powinien być eksploatowany z wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu, zgodnie z poniższymi postanowieniami:

.1 W celu spełnienia wymagań ustępów 2 i 3 niniejszego prawidła, produktowiec powinien posiadać odpowiednie pojemności zbiorników przeznaczonych wyłącznie do przewozu czystego balastu, zdefiniowanego w prawidle 1.17 z niniejszego Załącznika.

.2 Urządzenia oraz sposób eksploatacji statku z wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu powinien odpowiadać wymaganiom określonym

przez Administrację. Wymagania takie powinny zawierać co najmniej wszystkie postanowienia zawarte w zmienionych normach dla zbiornikowców olejowych z wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu przyjętych przez Organizację rezolucją A.495(XII).

.3 Produktowiec powinien być wyposażony w miernik zawartości oleju uznany przez Administrację w oparciu o wymagania zalecane przez Organizację[1], umożliwiający kontrolę zawartości oleju w usuwanej wodzie balastowej.

.4 Każdy produktowiec eksploatowany z wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu powinien mieć Instrukcję obsługi wyznaczonych zbiorników czystego balastu[2], omawiającą szczegóły systemu i sposób postępowania. Instrukcja ta powinna spełniać wymagania Administracji i powinna zawierać wszystkie informacje podane w zbiorze wymagań wymienionych w ustępie 8.2 niniejszego prawidła. Jeżeli są wprowadzone zmiany wpływające na system wyznaczonych zbiorników czystego balastu, to ich Instrukcja obsługi powinna być odpowiednio poprawiona.

Zbiornikowiec olejowy uznany za zbiornikowiec olejowy posiadający zbiorniki oddzielonego balastu

9 Każdy zbiornikowiec olejowy, od którego nie wymaga się aby był wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu, zgodnie z ustępami 1, 6 lub 8 niniejszego prawidła, może jednak być uznany za zbiornikowiec posiadający zbiorniki oddzielonego balastu, pod warunkiem, że spełnia odpowiednio wymagania ustępów 2 oraz 3 lub 5 niniejszego prawidła.

Zbiornikowce olejowe przekazane w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą posiadające specjalne instalacje balastowe

10 Zbiornikowce olejowe przekazane w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, posiadające specjalne instalacje balastowe:

---

[1] Do mierników zawartości oleju zainstalowanych na zbiornikowcach olejowych zbudowanych przed 2 października 1986 r. odnoszą się zalecenia dotyczące międzynarodowych norm wykonania i prób dla urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i dla mierników zawartości oleju przyjęte przez Organizację rezolucją Zgromadzenia A.393(X). Do mierników zawartości oleju będących częścią systemów kontrolno-pomiarowych zainstalowanych na zbiornikowcach olejowych zbudowanych w dniu 2 października 1986 r. lub po tej dacie odnoszą się wytyczne i normy techniczne dla systemów kontrolno-pomiarowych dla zbiornikowców olejowych przyjęte przez Organizację rezolucją A.586(14). Do mierników zawartości oleju zainstalowanych na zbiornikowcach olejowych, których stępka została położona, lub które były w podobnym stadium budowy w dniu 1 stycznia 2005 lub po tej dacie odnoszą się zmienione wytyczne i normy techniczne przyjęte przez Organizację rezolucją MEPC.108(49).

[2] Patrz rezolucja A.495(XII), w której znajduje się ujednolicony wzór Instrukcji.

.1 W przypadku, gdy istniejący zbiornikowiec olejowy przekazany w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, jest tak zbudowany lub w taki sposób eksploatowany, że w każdym przypadku spełnia wymagania dotyczące zanurzenia i przegłębienia określone w ustępie 2 niniejszego prawidła bez potrzeby uciekania się do stosowania balastu wodnego, może być uznany za spełniający wymagania dotyczące zbiorników oddzielonego balastu, określone w ustępie 6 niniejszego prawidła, jeśli zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.1.1 sposób eksploatacji oraz system balastowy są zatwierdzone przez Administrację;

.1.2 zostało osiągnięte porozumienie pomiędzy Administracją a zainteresowanymi Rządami państw portu będącymi Stronami niniejszej Konwencji, co do tego, że wymagania dotyczące zanurzenia i przegłębienia są osiągalne przez sposób eksploatacji; oraz

.1.3 w *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami* zostało zaznaczone, że zbiornikowiec olejowy jest eksploatowany ze specjalną instalacją balastową.

.2 W żadnym przypadku nie należy przewozić wody balastowej w zbiornikach olejowych, z wyjątkiem tych rzadkich podróży, w których warunki pogodowe są tak ciężkie, że według opinii kapitana, ze względu na bezpieczeństwo statku, jest konieczne przewiezienie dodatkowej wody balastowej w zbiornikach ładunkowych. Taka dodatkowa woda balastowa powinna być oczyszczona i usunięta przy spełnieniu wymagań prawidła 34 z niniejszego Załącznika oraz zgodnie z wymaganiami prawideł 29, 31 oraz 32 z niniejszego Załącznika, przy czym należy dokonać wpisu w *Książce zapisów olejowych*, o której mowa w prawidle 36 z niniejszego Załącznika.

.3 Administracja, która dokonała wpisu uwagi do Świadectwa, zgodnie z punktem 10.1.3 niniejszego prawidła, powinna powiadomić Organizację o szczegółach tego wpisu, w celu podania tej informacji do wiadomości Stronom niniejszej Konwencji.

Zbiornikowce olejowe o nośności 70 000 ton i większej przekazane po dniu 31 grudnia 1979 r.

11 Zbiornikowce olejowe o nośności 70 000 ton i większej przekazane po dniu 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, powinny być wyposażone w zbiorniki oddzielonego balastu i powinny spełniać wymagania ustępów 2, 3 oraz 4 lub odpowiednio 5 niniejszego prawidła.

Ochronne rozmieszczenie zbiorników oddzielonego balastu

12 Mając na celu podjęcie kroków dla ochrony przeciwko wyciekowi oleju w przypadku wejścia na mieliznę lub kolizji, na każdym ropowcu o nośności 20 000 ton i większej oraz na każdym produktowcu o nośności 30 000 ton

i większej przekazanym po dniu 1 czerwca 1982 r., jak określono to w prawidle 1.28.4, z wyjątkiem tych zbiornikowców, które spełniają wymagania prawidła19, zbiorniki oddzielonego balastu o wymaganej pojemności, spełniającej wymagania ustępu 2 niniejszego prawidła, usytuowane w obrębie długości zbiorników ładunkowych, powinny być rozmieszczone zgodnie z wymaganiami ustępów 13, 14 oraz 15 niniejszego prawidła.

13 Zbiorniki i przestrzenie przeznaczone dla oddzielonego balastu, inne aniżeli zbiorniki olejowe znajdujące się w obrębie długości zbiorników ładunkowych (L_t), powinny być tak rozmieszczone, aby spełniały następujące wymagania:

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

gdzie:

PA_C = pole powierzchni poszycia bocznego, w metrach kwadratowych, każdego zbiornika oddzielonego balastu lub przestrzeni innej aniżeli zbiornik olejowy, obliczone w oparciu o rzut wymiarów konstrukcyjnych,

PA_S = pole powierzchni poszycia dennego, w metrach kwadratowych, każdego takiego zbiornika lub przestrzeni, obliczone w oparciu o rzut wymiarów konstrukcyjnych,

L_t = długość w metrach, pomiędzy dziobowym i rufowym krańcem zbiorników ładunkowych,

B = maksymalna szerokość statku, w metrach, zdefiniowana w prawidle 1.22 z niniejszego Załącznika,

D = teoretyczna wysokość boczna, mierzona pionowo na śródokręciu na burcie, w metrach, między górną krawędzią stępki a górną krawędzią pokładnika pokładu wolnej burty. Na statkach z zaokrąglonym obłem pokładowym, wysokość boczną należy mierzyć od punktu przecięcia się teoretycznej linii pokładu z poszyciem burtowym, liniami przeciągniętymi w taki sposób, jak gdyby krawędź burty i pokładu miały kształt kanciasty.

J = 0,45 dla zbiornikowców olejowych o nośności 20 000 ton; 0,30 dla zbiornikowców olejowych o nośności 200 000 ton i większej, z zastrzeżeniem postanowień ustępu 14 niniejszego prawidła.

Dla pośrednich wartości nośności, wielkość J należy określać za pomocą interpolacji liniowej.

Ilekroć symbole podane w niniejszym ustępie występują w niniejszym prawidle, mają one takie znaczenie, jak zostało to zdefiniowane w niniejszym ustępie.

14 Dla zbiornikowców o nośności 200 000 ton i większej wartość J może być zredukowana w następujący sposób:

$$J_{\text{zredukowane}} = \left[J - \left(a - \frac{Oc + Os}{4O_A}\right)\right] \text{ lub } J_{\text{zredukowane}} = 0{,}2$$

w zależności od tego, która wartość jest większa;

gdzie:
a = 0,25 dla zbiornikowców olejowych o nośności 200 000 ton,
a = 0,40 dla zbiornikowców olejowych o nośności 300 000 ton,
a = 0,50 dla zbiornikowców olejowych o nośności 420 000 ton i większej.

Dla pośrednich wartości nośności wartość a należy określać za pomocą interpolacji liniowej.

Oc = zgodnie z definicją zawartą w prawidle 25.1.1 z niniejszego Załącznika,
Os = zgodnie z definicją zawartą w prawidle 25.1.2 z niniejszego Załącznika,
O_A = dopuszczalny wyciek oleju zgodnie z wymaganiami prawidła 26.2 z niniejszego Załącznika.

15 Przy określaniu wartości PA_c oraz PA_s dla zbiorników oddzielonego balastu i przestrzeni innych niż zbiorniki olejowe, mają zastosowanie następujące zasady:

.1 minimalna szerokość każdego zbiornika lub przestrzeni bocznej, które rozciągają się albo na pełnej wysokości bocznej statku, albo na odcinku od pokładu do górnej powierzchni dna podwójnego, nie powinna być mniejsza niż 2 metry. Szerokość tę należy mierzyć w kierunku do wnętrza statku, od poszycia burtowego, prostopadle do osi symetrii statku. W miejscach gdzie szerokość ta jest mniejsza, zbiorniki lub przestrzenie boczne nie powinny być brane pod uwagę przy obliczaniu powierzchni ochronnej PA_c; oraz

.2 minimalna wysokość pionowa każdego zbiornika lub przestrzeni w dnie podwójnym, powinna wynosić $B/15$ lub 2 metry, w zależności od tego, która wielkość jest mniejsza. W miejscach, gdzie wysokość ta jest mniejsza, zbiorniki lub przestrzenie w dnie podwójnym nie powinny być brane pod uwagę przy obliczaniu powierzchni ochronnej PA_s.

Minimalną szerokość i wysokość zbiorników bocznych i zbiorników w dnie podwójnym należy mierzyć z pominięciem obszaru zęz, a w przypadku minimalnej szerokości należy ją mierzyć z pominięciem wszystkich obszarów, gdzie występuje zaokrąglenie obła pokładowego.

Prawidło 19

Wymagania dotyczące podwójnego kadłuba i podwójnego dna dla zbiornikowców olejowych przekazanych w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do zbiornikowców olejowych o nośności 600 ton i większej przekazanych w dniu 6 lipca 1996 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.4, w sposób następujący:

2 Każdy zbiornikowiec olejowy o nośności 5 000 ton i większej powinien:

.1 w miejsce ustępów 12 do 15 prawidła 18, tam gdzie to ma zastosowanie, spełniać wymagania ustępu 3 niniejszego prawidła, o ile nie podlega on postanowieniom ustępów 4 i 5 niniejszego prawidła; oraz

.2 spełniać, tam gdzie to ma zastosowanie, wymagania prawidła 28.7.

3 Zbiorniki ładunkowe na całej ich długości powinny być chronione za pomocą zbiorników balastowych lub pomieszczeń innych niż zbiorniki, w których przewożony jest olej w sposób następujący:

.1 *Zbiorniki lub przestrzenie boczne*

Zbiorniki lub przestrzenie boczne powinny rozciągać się albo na całej wysokości bocznej statku albo od dna podwójnego do najwyższego pokładu, z pominięciem zaokrąglenia mocnicy burtowej, jeżeli zostało zastosowane. Powinny one być tak rozmieszczone, aby zbiorniki ładunkowe znajdowały się wewnątrz w stosunku do linii konstrukcyjnej poszycia burtowego, w odległości w dowolnym miejscu nie mniejszej niż odległość w, która, jak to pokazano na rysunku 1, jest mierzona w dowolnym przekroju poprzecznym pod kątem prostym w stosunku do poszycia burtowego i określana w sposób następujący:

$$w = 0{,}5 + \frac{\text{Nośność}}{20\,000} \text{ [m], lub}$$

w = 2,0 m, w zależności od tego, która z wartości jest mniejsza.
Minimalna wartość w = 1,0 m.

.2 *Zbiorniki i przestrzenie dna podwójnego*

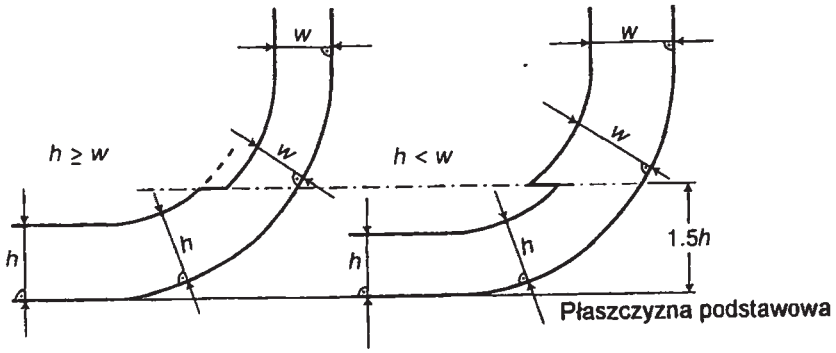
Wysokość każdego zbiornika lub przestrzeni dna podwójnego, w dowolnym przekroju, powinna być taka, aby odległość h, mierzona pod kątem prostym do poszycia dna, pomiędzy dnem zbiorników ładunkowych i teoretyczną linią poszycia, pokazana na rys. 1 nie była mniejsza niż przedstawiona poniżej:

$$h = \frac{B}{15} \text{ [m], lub}$$

h = 2,0 m, w zależności od tego która z wartości jest mniejsza.
Minimalna wartość h = 1,0 m.

.3 *Rejon obła lub przestrzeń gdzie obło nie jest wyraźnie wydzielone*

Jeżeli odległości w i h różnią się między sobą, przy poziomach przekraczających 1,5 h ponad płaszczyzną podstawową powinna być stosowana odległość w, jak to pokazano na rys.1.



Rys. 1.
Linie ograniczające zbiorniki ładunkowe jak określono w ustępie 3

.4 *Łączna pojemność zbiorników balastowych*

Na ropowcach o nośności 20 000 ton i większej oraz na produktowcach o nośności 30 000 ton i większej, całkowita łączna pojemność zbiorników bocznych, zbiorników dna podwójnego, zbiorników skrajnika dziobowego i rufowego nie powinna być mniejsza niż pojemność zbiorników balastu oddzielonego konieczna dla spełnienia wymagań podanych w prawidle 18 z niniejszego Załącznika. Zbiorniki lub przestrzenie boczne oraz zbiorniki dna podwójnego, które są używane celem spełnienia wymagań prawidła 18 powinny być, tak jak jest to praktycznie możliwe, rozmieszczone równomiernie na długości zbiorników ładunkowych statku. Dodatkowe zbiorniki balastu oddzielonego, mające na celu zmniejszenie naprężeń gnących, przegłębienia itd., mogą być umieszczone w dowolnym miejscu statku.

.5 *Studzienki ssące w zbiornikach ładunkowych*

Studzienki ssące w zbiornikach ładunkowych mogą być wpuszczone w dno podwójne poniżej linii granicznej określonej odległością *h* pod warunkiem, że są tak małe jak to jest praktycznie możliwe, a odległość pomiędzy dnem studzienki i poszyciem zewnętrznym dna jest nie mniejsza niż 0,5 *h*.

.6 *Rurociągi balastowe i ładunkowe*

Rurociągi balastowe i inne, takie jak rurociągi pomiarowe i odpowietrzające prowadzące do zbiorników balastowych, nie powinny przechodzić przez zbiorniki ładunkowe. Rurociągi ładunkowe i podobne prowadzące do zbiorników ładunkowych nie powinny przechodzić przez zbiorniki balastowe. Odstępstwa od tego wymagania mogą być udzielone dla krótkich odcinków rurociągów pod warunkiem, że są one spawane lub są w wykonaniu równoważnym.

4 Poniższe wymagania mają zastosowanie do zbiorników lub przestrzeni w dnie podwójnym:

.1 Zbiorników lub przestrzeni w dnie podwójnym wymaganych ustępem 3.2 można nie instalować pod warunkiem, że konstrukcja zbiornikowca

jest taka, że ciśnienie ładunku i par działające na poszycie dna stanowiące pojedyncze rozgraniczenie pomiędzy ładunkiem a morzem, nie przekracza zewnętrznego ciśnienia hydrostatycznego wody, określonego poniższym wzorem:

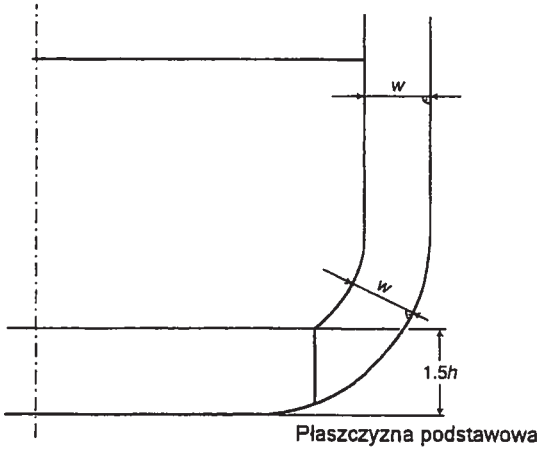
$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

gdzie:

h_c = wysokość ładunku stykającego się z poszyciem dna w metrach;
ρ_c = maksymalna gęstość ładunku w kg/m^3;
d_n = minimalne zanurzenie eksploatacyjne w dowolnym przewidywanym stanie załadowania w metrach;
ρ_s = gęstość wody morskiej w kg/m^3;
p = maksymalna nastawa zaworu ciśnieniowego/próżniowego ponad ciśnienie atmosferyczne (ciśnienie manometryczne), przewidzianego dla danego zbiornika ładunkowego w Pa;
f = współczynnik bezpieczeństwa = 1,1;
g = przyspieszenie ziemskie (9,81 m/s^2).

.2 Jakakolwiek pozioma przegroda konieczna do spełnienia powyższych wymagań powinna być usytuowana na wysokości nie mniejszej niż $B/6$ lub 6 metrów, w zależności od tego, która z tych wartości jest mniejsza, ale nie większej niż 0,6 D ponad płaszczyzną podstawową, gdzie D oznacza wysokość konstrukcyjną na śródokręciu.

.3 Usytuowanie zbiorników lub przestrzeni bocznych powinno być takie, jak określono w ustępie 3.1 niniejszego prawidła, z wyjątkiem przypadku, kiedy poniżej poziomu 1,5 h ponad płaszczyzną podstawową, gdzie h jest określane zgodnie z ustępem 3.2, linia ograniczająca zbiornik ładunkowy może prowadzić pionowo do poszycia dna, jak to pokazano na rys. 2.



Rys. 2.
Linie ograniczające zbiornik ładunkowy, jak określono w ustępie 4

5 Inne metody projektowania i budowy zbiornikowców olejowych mogą również być uznane jako alternatywne pod względem wymagań określonych

w ustępie 3 tego prawidła pod warunkiem, że metody te zapewnią co najmniej taki sam stopień zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem olejem w przypadku kolizji lub wejścia statku na mieliznę i będą co do zasady zatwierdzone przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego w oparciu o wytyczne opracowane przez Organizację[1].

6 Każdy zbiornikowiec olejowy o nośności mniejszej niż 5000 ton powinien spełniać wymagania ustępów 3 i 4 niniejszego prawidła lub:

.1 być co najmniej wyposażony w zbiorniki lub przestrzenie dna podwójnego o takiej wysokości, przy której odległość h, określona w ustępie 3.2 niniejszego prawidła, spełni poniższe wymaganie:

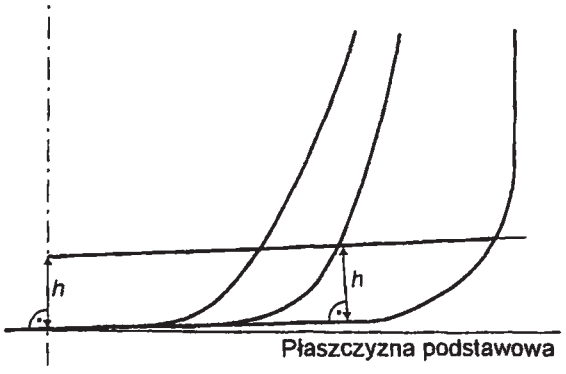
$$h = B/15 \text{ (m)}$$

przy minimalnej wartości $h = 0{,}76$ m;
w rejonie obła lub przestrzeni, gdzie obło nie jest wyraźnie wydzielone, linia graniczna zbiornika ładunkowego powinna przebiegać równolegle do linii płaskiego dna zewnętrznego na śródokręciu, jak to pokazano na rys. 3; oraz

.2 posiadać zbiorniki ładunkowe tak rozmieszczone, że pojemność każdego zbiornika nie będzie przekraczać 700 m^3, chyba, że zbiorniki lub pomieszczenia boczne nie są rozmieszczone zgodnie z ustępem 3.1 niniejszego prawidła, spełniając następujące równanie:

$$w = 0{,}4 + \frac{2{,}4 \cdot (\text{Nośność})}{20\,000} \text{ (m)}$$

przy minimalnej wartości $w = 0{,}76$ m.



Rys. 3.
Linie ograniczające zbiornik ładunkowy, jak określono w ustępie 6

[1] Patrz: „Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers" uchwalonych przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.110(49).

7 Olej nie może być przewożony w jakiejkolwiek przestrzeni przed dziobową grodzią kolizyjną usytuowaną zgodnie z prawidłem II-1/11 *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974*, wraz z późniejszymi zmianami. Zbiornikowiec olejowy, dla którego, zgodnie z powyższym prawidłem, gródź zderzeniowa nie jest wymagana, nie może przewozić oleju w jakiejkolwiek przestrzeni rozciągającej się do przodu od poprzecznej płaszczyzny prostopadłej do płaszczyzny symetrii statku, która byłaby usytuowana tak, jakby to była gródź zderzeniowa usytuowana zgodnie z powyższym prawidłem.

8 Przy zatwierdzaniu projektu i konstrukcji zbiornikowców olejowych budowanych zgodnie z wymaganiami niniejszego prawidła, Administracja powinna mieć na względzie ogólne aspekty bezpieczeństwa, uwzględniając potrzeby obsługi oraz inspekcji zbiorników i przestrzeni bocznych oraz w dnie podwójnym.

Prawidło 20

Wymagania dotyczące podwójnego kadłuba i podwójnego dna dla zbiornikowców olejowych przekazanych przed 6 lipca 1996 r.

1 Jeżeli wyraźnie nie powiedziano inaczej, niniejsze prawidło:

.1 ma zastosowanie do zbiornikowców olejowych o nośności 5 000 ton i większej, które zostały przekazane przed dniem 6 lipca 1996 r., jak określono to w prawidle 1.28.5 z niniejszego Załącznika; oraz

.2 nie ma zastosowania do zbiornikowców olejowych spełniających wymagania prawidła 19 i prawidła 28 w odniesieniu do ustępu 28.7, które zostały przekazane przed dniem 6 lipca 1996 r., jak określono to w prawidle 1.28.5 z niniejszego Załącznika; oraz

.3 nie ma zastosowania do zbiornikowców olejowych objętych wymaganiami punktu 1 powyżej, które spełniają wymagania prawidła 19.3.1 i 19.3.2 lub 19.4 i 19.5 z niniejszego Załącznika z wyjątkiem tego, że wymaganie co do minimalnych odległości pomiędzy liniami ograniczającymi zbiorniki ładunkowe oraz burtę statku i poszycie dna nie muszą być spełnione pod każdym względem. W takim przypadku burtowy wymiar ochronny nie powinien być mniejszy niż podany w *Międzynarodowym kodeksie chemikaliowców* dla usytuowania zbiorników typu 2, a denny wymiar ochronny na diametralnej powinien być zgodny z prawidłem 18.15.2 z niniejszego Załącznika.

2 Dla celów niniejszego prawidła:

.1 *Ciężki olej napędowy* oznacza olej napędowy inny niż te destylaty, z których więcej niż 50 procent ulega destylacji przy temperaturze nie przekraczającej 340°C, podczas badania metodą, jaka jest akceptowana przez Organizację[1].

[1] Patrz: Standardowa metoda badawcza (Oznaczenie D86) American Society for Testing and Material (ASTM).

.2 *Olej opałowy* oznacza ciężkie destylaty lub pozostałości ropy naftowej lub ich mieszaniny przeznaczone do użycia jako paliwa przy wytwarzaniu ciepła lub mocy o jakości równoważnej z tą, jaka jest akceptowana przez Organizację[1].

3 Dla celów niniejszego prawidła zbiornikowce olejowe zostały podzielone na następujące kategorie:

.1 *Zbiornikowiec olejowy kategorii 1* oznacza zbiornikowiec olejowy o nośności 20 000 ton i większej, służący do przewozu ropy naftowej, oleju opałowego, ciężkiego oleju napędowego lub oleju smarnego oraz o nośności 30 000 ton i większej, służący do przewozu olejów innych niż wymienione powyżej, który nie spełnia wymagań dla zbiornikowców olejowych przekazanych po 1 lipca 1982, jak określono to w prawidle 1.28.4 z niniejszego Załącznika;

.2 *Zbiornikowiec olejowy kategorii 2* oznacza zbiornikowiec olejowy o nośności 20 000 ton i większej, służący do przewozu ropy naftowej, oleju opałowego, ciężkiego oleju napędowego lub oleju smarnego oraz o nośności 30 000 ton i większej służący do przewozu olejów innych niż wymienione powyżej, który spełnia wymagania dla zbiornikowców olejowych przekazanych po 1 lipca 1982, jak określono to w prawidle 1.28.4 z niniejszego Załącznika; oraz

.3 *Zbiornikowiec olejowy kategorii 3* oznacza zbiornikowiec olejowy o nośności 5 000 ton i większej lecz mniejszej niż określona w punktach 1 i 2 niniejszego ustępu.

4 Zbiornikowiec olejowy, do którego ma zastosowanie niniejsze prawidło powinien spełniać wymagania ustępów 2 do 5, 7 i 8 prawidła 19 oraz prawidła 28 pod względem ustępu 28.7 z niniejszego Załącznika nie później niż do 5 kwietnia 2005 r. lub do daty rocznicowej przekazania statku w dniu lub w roku przedstawionym w poniższej tablicy:

Kategoria zbiornikowca olejowego	Data lub rok
Kategoria 1	5 kwietnia 2005 r. dla statków przekazanych w dniu 5 kwietnia 1982 r. lub wcześniej 2005 dla statków przekazanych po 5 kwietnia 1982 r.
Kategoria 2 i kategoria 3	5 kwietnia 2005 r. dla statków przekazanych w dniu 5 kwietnia 1977 r. lub wcześniej 2005 dla statków przekazanych po 5 kwietnia 1977 r. lecz przed 1 stycznia 1978 r. 2006 dla statków przekazanych w 1978 r. i w 1979 r. 2007 dla statków przekazanych w 1980 r. i w 1981 r. 2008 dla statków przekazanych w 1982 r. 2009 dla statków przekazanych w 1983 r. 2010 dla statków przekazanych w 1984 r. lub później

[1] Patrz: Specyfikacja dla oleju opałowego Nr 4 (Oznaczenie D396) lub cięższego American Society for Testing and Material (ASTM).

5 Niezależnie od postanowień ustępu 4 niniejszego prawidła, w przypadku zbiornikowca olejowego kategorii 2 lub 3 posiadającego tylko dno podwójne lub podwójne burty nie używane do przewozu oleju i rozciągające się na całej długości przestrzeni ładunkowej lub posiadającego przestrzenie w podwójnym kadłubie, które nie są używane do przewozu oleju i rozciągają się na całej długości przestrzeni ładunkowej, lecz które nie spełniają warunków wyłączenia spod postanowień ustępu 1.3 niniejszego prawidła, Administracja może zezwolić na dalszą eksploatację takiego statku poza datę określoną w ustępie 4 niniejszego prawidła pod warunkiem, że:

.1 statek znajdował się w eksploatacji w dniu 1 lipca 2001 r.;

.2 Administracja w oparciu o oficjalne zapisy stwierdzi, że statek spełniał powyższe warunki;

.3 warunki powyższe dla tego statku pozostały niezmienione; oraz

.4 taka dalsza eksploatacja nie przekroczy dnia, w którym statek osiągnie 25 lat od daty przekazania.

6 Zbiornikowiec olejowy kategorii 2 lub 3, w wieku 15 lat i powyżej, licząc od daty przekazania, powinien spełniać postanowienia *Programu ceny tanu technicznego* (CAS) przyjętego przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.94(46) wraz z późniejszymi zmianami, jeżeli takie zmiany zostaną przyjęte, wejdą w życie i będą obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji, odnoszącymi się do wprowadzania zmian do uzupełnienia do Załącznika.

7 Administracja może zezwolić na dalszą eksploatację zbiornikowca olejowego kategorii 2 lub 3 poza datę określoną w ustępie 4 niniejszego prawidła, jeżeli zadowalające wyniki Programu oceny stanu technicznego gwarantują, że, zdaniem Administracji, statek jest zdolny kontynuować dalszą eksploatację, pod warunkiem, że taka dalsza eksploatacja nie przekroczy daty rocznicowej przekazania statku w 2015 r. lub dnia, w którym statek osiągnie 25 lat od daty przekazania, zależnie od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

8.1 Administracja Strony niniejszej Konwencji, która zezwala na stosowanie ustępu 5 niniejszego prawidła lub zezwala, zawiesza, cofa lub odmawia stosowania ustępu 7 niniejszego prawidła statkowi upoważnionemu do podnoszenia jej bandery, powinna bezzwłocznie powiadomić o tym Organizację celem przekazania szczegółów do wiadomości Stronom Konwencji oraz celem podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeżeli będą miały miejsce.

8.2 Strona niniejszej Konwencji będzie upoważniona do odmowy wejścia do portów lub przystani morskich pod jej jurysdykcją zbiornikowcom olejowym eksploatowanym zgodnie z postanowieniami:

.1 ustępu 5 niniejszego prawidła poza datę rocznicową przekazania statku w 2015 r.; lub

.2 ustępu 7 niniejszego prawidła.

W takich przypadkach Strona Konwencji powinna powiadomić Organizację celem przekazania szczegółów do wiadomości Stronom Konwencji.

Prawidło 21

Zapobieganie zanieczyszczaniu przez zbiornikowce olejowe przewożące jako ładunek oleje ciężkie

1 Niniejsze prawidło:

.1 ma zastosowanie do zbiornikowców olejowych o nośności 600 ton i większej przewożących jako ładunek oleje ciężkie, niezależnie od daty ich przekazania; oraz

.2 nie ma zastosowania do zbiornikowców olejowych objętych postanowieniami punktu 1 powyżej, spełniających wymagania prawideł 19.3.1 i 19.3.2 lub 19.4 lub 19.5 z niniejszego Załącznika, z wyjątkiem tego, że wymaganie co do minimalnych odległości pomiędzy liniami granicznymi zbiornika ładunkowego a burtą statku i poszyciem dna nie musi być spełnione pod każdym względem. W takim przypadku burtowe wymiary ochronne nie powinny być mniejsze niż podany w *Międzynarodowym kodeksie chemikaliowców (IBC)* dla usytuowania zbiorników typu 2, a denne wymiary ochronne w płaszczyźnie symetrii powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 18.15.2 z niniejszego Załącznika.

2 Dla celów niniejszego prawidła *olej ciężki* oznacza którykolwiek z następujących:

.1 ropy naftowe o gęstości przy 15°C wyższej niż 900 kg/m^3;

.2 oleje inne niż ropy naftowe o gęstości przy 15°C wyższej niż 900 kg/m^3 albo o lepkości kinematycznej przy 50°C wyższej niż 180 mm^2/s; lub

.3 bitumin, smołę i ich emulsje.

3 Zbiornikowiec olejowy, do którego ma zastosowanie niniejsze prawidło powinien, w uzupełnieniu do spełniania mających zastosowanie postanowień prawidła 20, odpowiadać postanowieniom ustępów 4 do 8 niniejszego prawidła.

4 Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 5, 6 i 7 niniejszego prawidła, zbiornikowiec olejowy, do którego niniejsze prawidło ma zastosowanie:

.1 jeżeli ma 5000 ton nośności i więcej powinien spełniać wymagania prawidła 19 z niniejszego Załącznika nie później niż do 5 kwietnia 2005 r.; lub

.2 jeżeli ma 600 ton nośności i więcej lecz mniej niż 5000 ton, powinien być wyposażony zarówno w zbiorniki lub przestrzenie dna podwójnego odpowiadające postanowieniom prawidła 19.6.1 z niniejszego Załącznika, jak i w zbiorniki lub przestrzenie boczne rozmieszczone zgodnie z prawidłem 19.3.1 i co do odległości *w* spełniające wymagania określone w prawidle 19.6.2, nie później niż data rocznicowa przekazania statku w 2008 r.

5 W przypadku zbiornikowca olejowego o nośności 5000 ton i większej, przewożącego jako ładunek oleje ciężkie, wyposażonego tylko w dno podwójne lub podwójne burty nie używane do przewozu oleju i rozciągające się na całej długości przestrzeni ładunkowej lub przestrzenie dna podwójnego, które nie

są używane do przewozu oleju i rozciągają się na całej długości przestrzeni ładunkowej, lecz nie spełniają warunków dla uzyskania zwolnienia z postanowień ustępu 1.2 niniejszego prawidła, Administracja może zezwolić na dalszą eksploatację takiego statku poza datę określoną w ustępie 4 niniejszego prawidła pod warunkiem, że:

.1 statek znajdował się w eksploatacji w dniu 4 grudnia 2003 r.;

.2 Administracja w oparciu o oficjalne zapisy stwierdzi, że statek spełniał powyższe warunki;

.3 warunki powyższe dla tego statku pozostały niezmienione; oraz

.4 taka dalsza eksploatacja nie przekroczy dnia, w którym statek osiągnie 25 lat od daty przekazania.

6.1 Administracja może zezwolić na dalszą eksploatację zbiornikowca olejowego o nośności 5000 ton i większej, przewożącego ropę naftową o gęstości przy 15°C wyższej niż 900 kg/m^3 lecz niższej niż 945 kg/m^3, poza datę określoną w ustępie 4.1 niniejszego prawidła, jeżeli zadowalające wyniki Programu oceny stanu technicznego, o którym mowa prawidle 20.6, gwarantują, że statek taki biorąc pod uwagę jego wielkość, wiek, obszar eksploatacji oraz stan techniczny jest zdaniem Administracji zdolny kontynuować dalszą eksploatację, pod warunkiem że taka dalsza eksploatacja nie przekroczy dnia, w którym statek osiągnie 25 lat od daty przekazania.

6.2 Administracja może zezwolić na dalszą eksploatację zbiornikowca olejowego o nośności 600 ton i większej lecz mniejszej niż 5000 ton, przewożącego jako ładunek oleje ciężkie, poza datę określoną w ustępie 4.2 niniejszego prawidła, jeżeli statek taki biorąc pod uwagę jego wielkość, wiek, obszar eksploatacji oraz stan techniczny jest zdaniem Administracji zdolny kontynuować dalszą eksploatację, pod warunkiem że taka dalsza eksploatacja nie przekroczy dnia, w którym statek osiągnie 25 lat od daty przekazania.

7 Administracja Strony niniejszej Konwencji może zwolnić zbiornikowiec olejowy o nośności 600 ton i większej, przewożący jako ładunek oleje ciężkie, z wymagań niniejszego prawidła, jeżeli zbiornikowiec olejowy:

.1 jest zatrudniony wyłącznie w podróżach na obszarze pod jej jurysdykcją lub jest eksploatowany jako pływające urządzenie magazynowe dla olejów ciężkich na obszarze pod jej jurysdykcją; albo

.2 jest zatrudniony wyłącznie w podróżach na obszarze pod jurysdykcją innej Strony lub jest eksploatowany jako pływające urządzenie magazynowe dla olejów ciężkich na obszarze pod jurysdykcją innej Strony, pod warunkiem że Strona, w granicach jurysdykcji której zbiornikowiec olejowy będzie eksploatowany, wyrazi zgodę na eksploatację tego zbiornikowca na obszarze pod jej jurysdykcją.

8.1 Administracja Strony niniejszej Konwencji, która zezwala, zawiesza, cofa lub odmawia stosowania ustępów 5, 6 lub 7 niniejszego prawidła statkowi upoważnionemu do podnoszenia jej bandery, powinna bezzwłocznie powiadomić o tym Organizację celem przekazania szczegółów do wiadomości

Stronom Konwencji oraz celem podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeżeli będą miały miejsce.

8.2 Z zastrzeżeniem postanowień prawa międzynarodowego, Strona niniejszej Konwencji będzie upoważniona do odmowy zawinięcia zbiornikowców olejowych eksploatowanych zgodnie z postanowieniami ustępów 5 i 6 niniejszego prawidła do portów lub przystani morskich pod jej jurysdykcją lub odmówić przeładowania w relacji statek – statek olejów ciężkich na obszarach pod jej jurysdykcją z wyjątkiem przypadku, kiedy jest to konieczne celem zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu. W takim przypadku Strona powinna powiadomić o tym Organizację celem przekazania szczegółów do wiadomości Stronom Konwencji.

Prawidło 22
Ochrona dna pompowni

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do zbiornikowców olejowych o nośności 5000 ton i większej zbudowanych w dniu 1 stycznia 2007 r. lub po tej dacie.

2 Pompownia powinna posiadać takie dno podwójne, ażeby w jakimkolwiek przekroju poprzecznym głębokość każdego zbiornika lub przestrzeni w dnie podwójnym była taka, że odległość h pomiędzy dnem pompowni a płaszczyzną podstawową statku, mierzona prostopadle do płaszczyzny podstawowej nie była mniejsza niż określona poniżej:
$h = B/15$ (m) lub
$h = 2$ m, zależnie od tego, która z tych wartości jest mniejsza.
Minimalna wartość $h = 1$ m.

3 W przypadku pompowni, których płyta dna jest usytuowana powyżej płaszczyzny podstawowej co najmniej o minimalną wysokość wymaganą w ustępie 2 powyżej (np. przy rufie gondolowej), nie ma potrzeby stosowania podwójnego dna w obrębie pompowni.

4 Pompy balastowe powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia zapewniające skuteczne ssanie ze zbiorników dna podwójnego.

5 Niezależnie od postanowień powyższych ustępów 2 i 3, tam gdzie zalanie pompowni nie spowoduje unieruchomienia systemów balastowego lub ładunkowego, dno podwójne nie musi być stosowane.

Prawidło 23

Rozwiązanie dla przypadkowego wypływu oleju

1 Niniejsze prawidło będzie miało zastosowanie do zbiornikowców olejowych przekazanych 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.8.

2 Dla celów niniejszego prawidła mają zastosowanie następujące definicje:

.1 *Zanurzenie do linii ładunkowej* (d_S) jest to odległość pionowa, w metrach, od płaszczyzny podstawowej, w połowie długości L, do wodnicy odpowiadającej letniej wolnej burcie wyznaczonej dla statku. Obliczenia odnoszące się do tego prawidła powinny być oparte na zanurzeniu d_S, niezależnie od wyznaczonych zanurzeń mogących przewyższać d_S, takiego jak dla tropikalnej linii ładunkowej.

.2 *Wodnica* (d_B) jest to pionowa odległość, w metrach, od płaszczyzny podstawowej, w połowie długości L, do wodnicy odpowiadającej 30% wysokości D_S.

.3 *Szerokość* (B_S) jest to największa szerokość konstrukcyjna statku, w metrach, na lub poniżej linii ładunkowej d_S odpowiadającej największemu zanurzeniu.

.4 *Szerokość* (B_B) jest to największa szerokość konstrukcyjna statku, w metrach, na lub poniżej wodnicy d_B.

.5 *Wysokość boczna* (D_S) jest to wysokość boczna, w metrach, mierzona w połowie długości L, do pokładu górnego przy burcie.

.6 *Długość* (L) i *nośność* (DW) patrz określenia odpowiednio w prawidłach 1.19 i 1.23.

3 Celem zapewnienia zadowalającej ochrony przed zanieczyszczeniem olejami w przypadku kolizji lub wyrzucenia statku na brzeg powinny być spełnione następujące warunki:

.1 dla zbiornikowców olejowych o nośności 5 000 ton i większej, średni współczynnik wypływu oleju powinien wynosić:

$O_M \leq 0{,}015$ dla $C \leq 200\,000$ m^3

$O_M \leq 0{,}012 + (0{,}003/200\,000)\,(400\,000 - C)$
dla $200\,000 < C < 400\,000$ m^3

$O_M \leq 0.012$ dla $C \geq 400\,000$ m^3

dla statków kombinowanych o nośności pomiędzy 5000 ton i pojemności 200 000 m^3, średni współczynnik wypływu oleju może być stosowany, pod warunkiem, że na podstawie przedstawionych obliczeń Administracja stwierdzi, że po wyliczeniu jego zwiększonej wytrzymałości konstrukcyjnej, statek kombinowany ma współczynnik wypływu oleju równoważny co najmniej temu, jaki ma standardowy zbiornikowiec tej samej wielkości o podwójnym kadłubie, mający $O_M \leq 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ dla $C \leq 100\,000$ m^3

$O_M \leq 0{,}015 + (0{,}006/100\,000)\,(200\,000 - C)$
dla $100\,000 < C \leq 200\,000$ m^3

gdzie:

O_M = średni współczynnik wypływu oleju,

C = całkowita objętość ładunku olejowego, w m^3, przy 98% zapełnienia zbiornika.

.2 dla zbiornikowców olejowych o nośności mniejszej niż 5 000 ton:

Długość każdego ze zbiorników ładunkowych nie może przekroczyć 10 m lub jednej z poniższych wartości, zależnie od tego, która z nich będzie mniejsza:

.2.1 gdy nie zastosowano grodzi wzdłużnej wewnątrz zbiorników ładunkowych:

$\left(0{,}5\frac{b_i}{B} + 0{,}1\right)L$ lecz tak, aby nie przekroczyć $0{,}2L$

.2.2 gdy zastosowano środkową gródź wzdłużną wewnątrz zbiorników ładunkowych:

$\left(0{,}25\frac{b_i}{B} + 0{,}15\right)L$

.2.3 gdy zastosowano dwie lub więcej grodzi wzdłużnych w zbiornikach ładunkowych:

.2.3.1 dla bocznych zbiorników ładunkowych: $0{,}2L$

.2.3.2 dla środkowych zbiorników ładunkowych:

.2.3.2.1 jeżeli $\frac{b_i}{B} \geq 0{,}2L$: $0{,}2L$

.2.3.2.2 jeżeli $\frac{b_i}{B} < 0{,}2L$:

.2.3.2.2.1 gdy nie zastosowano grodzi wzdłużnej:

$$\left(0{,}5\frac{b_1}{B} + 0{,}1\right)L$$

.2.3.2.2.2 gdy zastosowano środkową gródź wzdłużną:

$$\left(0{,}25\frac{b_1}{B} + 0{,}15\right)L$$

b_i jest minimalną odległością od burty statku do zewnętrznej grodzi wzdłużnej zbiornika, mierzoną do wewnątrz, prostopadle do płaszczyzny symetrii, na wysokości odpowiadającej wyznaczonej letniej wolnej burcie.

4 Przy obliczaniu średniego współczynnika wypływu oleju mają zastosowanie następujące założenia ogólne:

.1 Długość przestrzeni ładunkowej rozciąga się pomiędzy przednim i tylnym krańcem wszystkich zbiorników przeznaczonych do przewozu ładunku olejowego, włącznie ze zbiornikami resztkowymi.

.2 Tam, gdzie w niniejszym prawidle jest odwołanie do zbiorników ładunkowych, należy przez to rozumieć, że obejmuje to wszystkie zbiorniki ładunkowe, zbiorniki resztkowe i zbiorniki paliwowe usytuowane w obrębie przestrzeni ładunkowej.

.3 Statek powinien być uważany za załadowany do zanurzenia linii ładunkowej d_S bez przegłębienia lub przechyłu.

.4 Wszystkie zbiorniki ładunkowe powinny być uważane za załadowane do 98% ich pojemności. Nominalna gęstość ładunku olejowego (ρ_n) powinna być obliczana jak następuje:

$$\rho_n = 1000 \text{ (DWT)}/C \quad (\text{kg/m}^3)$$

.5 Dla celów obliczeń wypływu, zapełnienie każdej przestrzeni w obrębie przestrzeni ładunkowej, włączając w to zbiorniki ładunkowe, zbiorniki balastowe i inne przestrzenie nie wykorzystywane do przewozu oleju powinno być przyjmowane 0,99, chyba że będzie udowodnione, że jest inaczej.

.6 Studzienki ssące mogą zostać pominięte przy określaniu usytuowania zbiorników pod warunkiem, że są tak małe, jak to jest praktycznie możliwe i odległość pomiędzy dnem studzienki a poszyciem dennym jest nie mniejsza niż $0{,}5h$, gdzie h jest wysokością określoną w prawidle 19.3.2.

5 Przy określaniu wzajemnych powiązań pomiędzy współczynnikami wypływu oleju należy przyjmować następujące założenia:

.1 Średni wypływ oleju powinien być obliczany niezależnie dla uszkodzenia burty i uszkodzenia dna, a następnie włączony w bezwymiarowy współczynnik wypływu oleju O_M w sposób następujący:

$$O_M = (0{,}4\ O_{MS} + 0{,}6\ O_{MB}) / C$$

gdzie:

O_{MS} = średni wypływ oleju przy uszkodzeniu burty; w m^3;oraz

O_{MB} = średni wypływ oleju przy uszkodzeniu dna, w m^3.

.2 Przy uszkodzeniu dna należy przeprowadzić niezależne obliczenia średniego wypływu oleju dla wysokości pływu wynoszącej 0 m oraz minus 2,5 m, a następnie połączyć je w sposób następujący:

$$O_{MB} = 0{,}7\ O_{MB(0)} + 0{,}3\ O_{MB(2,5)}$$

gdzie:

$O_{MB(0)}$ = średni wypływ dla wysokości pływu 0 m; oraz

$O_{MB(2,5)}$ = średni wypływ dla wysokości pływu minus 2,5 m, w m^3.

6 Średni wypływ przy uszkodzeniu burty O_{MS} należy obliczać w sposób następujący:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i = przedstawia każdy rozpatrywany zbiornik ładunkowy;

n = łączna liczba zbiorników ładunkowych;

$P_{S(i)}$ = prawdopodobieństwo przebicia i-tego zbiornika ładunkowego od strony burty obliczone zgodnie z ustępem 8.1 niniejszego prawidła;

$O_{S(i)}$ = wypływ, w m^3, poprzez uszkodzenie od strony burty i-tego zbiornika ładunkowego, który przyjmuje się jako równy całkowitej ilości w i-tym zbiorniku ładunkowym przy 98% napełnienia, chyba że dzięki zastosowaniu wytycznych, o których mowa w prawidle 19.5 można dowieść, że w zbiorniku pozostanie znaczna ilość ładunku; oraz

C_3 = 0,77 dla statków mających dwie wzdłużne grodzie wewnątrz zbiorników ładunkowych, pod warunkiem że grodzie te są ciągłe na całej długości przestrzeni ładunkowej, a $P_{S(i)}$ zostało obliczone zgodnie z niniejszym prawidłem. C_3 równa się 1,0 dla wszystkich innych statków lub wtedy, kiedy $P_{S(i)}$ jest obliczone zgodnie z ustępem 10 niniejszego prawidła

7 Średni wypływ przy uszkodzeniu dna należy obliczać dla każdych warunków pływowych w sposób następujący:

.1 $$O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i = przedstawia każdy rozpatrywany zbiornik ładunkowy;

n = łączna liczba zbiorników ładunkowych;

$P_{B(i)}$ = prawdopodobieństwo przebicia i-tego zbiornika ładunkowego od strony dna obliczone zgodnie z ustępem 9.1 niniejszego prawidła;

$O_{B(i)}$ = wypływ, w m^3, poprzez uszkodzenie od strony dna i-tego zbiornika ładunkowego obliczony zgodnie z ustępem 7.3 niniejszego prawidła; oraz

$C_{DB(i)}$ = współczynnik pozwalający uwzględnić olej przechwycony, tak jak zostało to określone w ustępie 7.4 niniejszego prawidła.

.2 $$O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

gdzie:

i, n, $P_{B(i)}$ oraz $C_{DB(i)}$ = jak określono w punkcie .1 powyżej;

$O_{B(i)}$ = wypływ z i-tego zbiornika ładunkowego, w m^3, po zmianie pływu.

.3 Wypływ oleju $O_{B(i)}$ z każdego zbiornika ładunkowego należy obliczać opierając się na zasadzie zrównoważenia ciśnień zgodnie z poniższymi założeniami:

.3.1 Zakłada się, że statek osiadł na mieliźnie z zerowym przegłębieniem i przechyłem, z zanurzeniem na mieliźnie przed zmianą pływu równym zanurzeniu do linii ładunkowej d_S.

.3.2 Poziom ładunku po uszkodzeniu należy obliczać w sposób następujący:

$$h_c = \{(d_S + t_c - Z_l)(\rho_s) - (1\,000\,p)/g\}/\rho_n$$

gdzie:

h_c = wysokość ładunku olejowego ponad Z_l, w metrach;

t_c = zmiana pływu, w metrach. Zmniejszanie się wysokości pływu należy wyrażać w wartościach ujemnych;

Z_l = wysokość najniższego punktu w zbiorniku ładunkowym ponad płaszczyzną podstawową, w metrach;

ρ_s = gęstość wody morskiej, należy przyjmować 1,025 kg/m^3;

p = jeżeli na statku znajduje się system gazu obojętnego, normalne nadciśnienie, w kPa, należy przyjmować nie mniej niż 5 kPa; jeżeli na statku nie ma systemu gazu obojętnego, przeciwciśnienie może być przyjmowane jako równe 0;

g = przyśpieszenie ziemskie, należy przyjmować równe 9,81 m/s^2; oraz

ρ_n = nominalna gęstość ładunku olejowego, obliczona zgodnie z ustępem 4.4 niniejszego prawidła.

.3.3 Dla zbiorników ładunkowych ograniczonych poszyciem dna, jeżeli nie zostanie dowiedzione, że jest inaczej, wypływ oleju $O_{B(i)}$, celem uwzględnienia strat początkowych i efektów dynamicznych spowodowanych prądem i falami, należy przyjmować nie mniej niż 1% całkowitej objętości ładunku znajdującego się w i-tym zbiorniku.

.4 W przypadku uszkodzenia dna, część wypływu oleju może być przechwycona przez przedziały nie przeznaczone do przewozu oleju. Wielkość tę można w przybliżeniu wyliczyć stosując dla każdego zbiornika współczynnik $C_{DB(i)}$, który należy przyjmować w sposób następujący:

$C_{DB(i)}$ = 0,6 dla zbiorników ładunkowych ograniczonych od dołu przedziałami nie przeznaczonymi do przewozu oleju;

$C_{DB(i)}$ = 1,0 dla zbiorników ładunkowych ograniczonych poszyciem dna.

8 Prawdopodobieństwo P_S przebicia przedziału przy uszkodzeniu burty należy wyliczać w sposób następujący:

.1 $P_S = P_{SL}\, P_{SV}\, P_{ST}$

gdzie:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę wzdłużną ograniczoną przez X_a i X_f;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę pionową ograniczoną przez Z_l i Z_u; oraz

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie rozciągać się będzie w kierunku poprzecznym, poza granicę określoną przez y.

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} oraz P_{Sy} należy określać przez interpolację liniową z tablicy prawdopodobieństw przy uszkodzeniach burty, znajdującej się w ustępie 8.3 niniejszego prawidła, gdzie:

P_{Sa} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku rufy od położenia X_a/L;

P_{Sf} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku dziobu od położenia X_f/L;

P_{Sl} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poniżej zbiornika;

P_{Su} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie powyżej zbiornika; oraz

P_{Sy} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poza zbiornikiem.

Granice X_a, X_f, Z_l, Z_u oraz y przedziałów należy określać w sposób następujący:

X_a = odległość wzdłużna od rufowego końca L do najbardziej ku rufie wysuniętego punktu rozpatrywanego przedziału, w metrach;

X_f = odległość wzdłużna od rufowego końca L do najbardziej ku dziobowi wysuniętego punktu rozpatrywanego przedziału, w metrach;

Z_l = odległość pionowa od płaszczyzny podstawowej do najniższego punktu w rozpatrywanym przedziale, w metrach;

Z_u = odległość pionowa od płaszczyzny podstawowej do najwyższego punktu w rozpatrywanym przedziale, w metrach. Nie należy przyjmować Z_u większego niż D_S.; oraz

y = najmniejsza odległość pozioma mierzona pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii pomiędzy rozpatrywanym przedziałem, a poszyciem burtowym, w metrach;[1]

[1] Dla rozwiązań z symetrycznie rozmieszczonymi zbiornikami uszkodzenia rozpatrywane są tylko dla jednej burty, w którym to przypadku wszystkie wymiary „y" należy mierzyć od tej samej burty. Dla rozwiązań z symetrycznie rozmieszczonymi zbiornikami patrz: „Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance", uchwalone przez Organizację rezolucją MEPC.122(52) z poprawkami MEPC.146(54).

.3 Tablica prawdopodobieństw przy uszkodzeniach burty

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	1,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0.617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0717
0,30	0.667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_S	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0.172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} należy obliczać w sposób następujący:

$P_{Sy} = (24{,}96 - 199{,}6\, y/B_S)\,(y/B_S)$ dla $y/B_S \leq 0{,}05$

$P_{Sy} = 0{,}749 + \{5 - 44{,}4\,(y/B_S - 0{,}05)\}(y/B_S - 0{,}05)$

dla $0{,}05 < y/B_S < 0{,}1$

$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\,(y/B_S - 0{,}1)$ dla $y/B_S \geq 0{,}1$

Nie należy przyjmować P_{Sy} większego niż 1.

9 Prawdopodobieństwo P_B przebicia przedziału przy uszkodzeniu dna należy wyliczać w sposób następujący:

.1 $P_B = P_{BL}\ P_{BT}\ P_{BV}$

gdzie:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę wzdłużną ograniczoną przez X_a i X_f;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie obejmie strefę poprzeczną ograniczoną przez Y_p i Y_s; oraz

$P_{VB} = 1 - P_{Bz}$ = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie rozciągać się będzie pionowo, powyżej granicy określonej przez z.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs} oraz P_{Bz} należy określać przez interpolację liniową z tablicy prawdopodobieństw przy uszkodzeniach dna znajdującej się w ustępie 9.3 niniejszego prawidła, gdzie:

P_{Ba} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku rufy od położenia X_a/L;

P_{Bf} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie w kierunku dziobu od położenia X_f/L;

P_{Bp} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie po lewej burcie w stosunku do zbiornika;

P_{Bs} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie po prawej burcie w stosunku do zbiornika; oraz

P_{Bz} = prawdopodobieństwo, że uszkodzenie będzie znajdowało się całkowicie poniżej zbiornika.

Granice X_a, X_f, Y_p, Y_s oraz z przedziałów należy określać w sposób następujący:

X_a i X_f są takie jak określono w ustępie 8.3 niniejszego prawidła;

Y_p = odległość poprzeczna od najbardziej na lewą burtę wysuniętego punktu przedziału usytuowanego na lub poniżej linii wodnej d_B do płaszczyzny pionowej usytuowanej w odległości $B_B/2$ od linii środkowej w kierunku prawej burty, w metrach;

Y_s = odległość poprzeczna od najbardziej na prawą burtę wysuniętego punktu przedziału usytuowanego na lub poniżej linii wodnej d_B do płaszczyzny pionowej usytuowanej w odległości $B_B/2$ od linii środkowej w kierunku prawej burty, w metrach; oraz

z = najmniejsza wartość z na długości przedziału, gdzie, w każdym określonym położeniu wzdłużnym, z jest pionową odległością od dolnego punktu na poszyciu dna w tym położeniu wzdłużnym do dolnego punktu przedziału w tym położeniu wzdłużnym, w metrach;

.3 Tablica prawdopodobieństw przy uszkodzeniach dna

X_a/L	P_{Ba}
0,00	0,000
0,05	0,002
0,10	0,008
0,15	0,017
0,20	0,029
0,25	0,042
0,30	0,-58
0,35	0,076
0,40	0,096
0,45	0,119
0,50	0,143
0,55	0,171
0,60	0,203
0,65	0,242
0,70	0,289
0,75	0,344
0,80	0,409
0,85	0,482
0,90	0,565
0,95	0,658

X_f/L	P_{Bf}
0,00	0,969
0,05	0,953
0,10	0,936
0,15	0,916
0,20	0,894
0,25	0,870
0,30	0,842
0,35	0,810
0,40	0,775
0,45	0,734
0,50	0,687
0,55	0,630
0,60	0,563
0,65	0,489
0,70	0,413
0,75	0,333
0,80	0,252
0,85	0,170
0,90	0,089
0,95	0,026

Y_p/B_B	P_{Bp}
0,00	0,844
0,05	0,794
0,10	0,744
0,15	0,694
0,20	0,644
0,25	0,594
0,30	0,544
0,35	0,494
0,40	0,444
0,45	0,394
0,50	0,344
0,55	0,297
0,60	0,253
0,65	0,211
0,70	0,171
0,75	0,133
0,80	0,097
0,85	0,063
0,90	0,032
0,95	0,009

Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000
0,05	0,009
0,10	0,032
0,15	0,063
0,20	0,097
0,25	0,133
0,30	0,171
0,35	0,211
0,40	0,253
0,45	0,297
0,50	0,344
0,55	0,394
0,60	0,444
0,65	0,494
0,70	0,544
0,75	0,594
0,80	0,644
0,85	0,694
0,90	0,744
0,95	0,794

1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} należy obliczać w sposób następujący:

$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\, z/D_S)\,(z/D_S)$ dla $z/D_S \leq 0{,}1$

$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\,(z/D_S - 0{,}1)$ dla $z/D_S > 0{,}1$

Nie należy przyjmować P_{Bz} większego niż 1.

10 W niniejszym prawidle zastosowano uproszczony rachunek prawdopodobieństwa, gdzie przeprowadza się sumowanie udziałów każdego zbiornika w średnim wypływie. Dla niektórych rozwiązań takich jak te, które charakteryzują się występowaniem uskoków/wnęk w grodziach/pokładach oraz dla skośnych i/lub wyraźnych krzywizn kadłuba, właściwymi byłyby bardziej dokładne obliczenia. W takich przypadkach może być zastosowany jeden z poniżej przedstawionych sposobów obliczeń:

.1 Prawdopodobieństwa, o których mowa w 8 i 9, mogą być obliczane z większą dokładnością poprzez zastosowanie hipotetycznych „podprzedziałów".[1]

.2 Prawdopodobieństwa, o których mowa w 8 i 9, mogą być obliczane poprzez bezpośrednie zastosowanie funkcji prawdopodobieństwa gęstości zawartych w wytycznych, o których mowa w prawidle 19.5.

.3 Wypływ oleju może być oceniany zgodnie z metodą opisaną w wytycznych, o których mowa w prawidle 19.5.

11 W odniesieniu do instalacji rurociągów należy stosować następujące warunki:

.1 Rurociągi przebiegające przez zbiorniki ładunkowe w odległości mniejszej niż $0{,}30B_S$ od burty statku lub mniejszej niż $0{,}30\ D_S$ od dna statku powinny być zaopatrzone w zawory lub podobne urządzenia zamykające w miejscach ich wlotów do zbiorników ładunkowych. Zawory te powinny być zamknięte przez cały czas, gdy zbiornik zawiera ładunek oleju, z tym wyjątkiem, że mogą być otwierane tylko w celu przemieszczenia ładunku potrzebnego dla przeprowadzenia niezbędnych operacji ładunkowych.

.2 Uznanie możliwości zmniejszenia wypływu oleju przy użyciu awaryjnego systemu szybkiego zrzutu lub innego systemu mającego na celu zmniejszenie wypływu oleju w przypadku awarii może być brane pod uwagę tylko po zatwierdzeniu przez Administrację skuteczności i względów bezpieczeństwa takiego systemu. Przedstawienie do zatwierdzenia powinno być dokonane zgodnie z postanowieniami wytycznych, o których mowa w prawidle 19.5.

[1] Patrz: „Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance", uchwalone przez Organizację rezolucją MEPC.122(52) z poprawkami MEPC.146(54).

Prawidło 24
Założenia dla uszkodzeń

1 Dla celów obliczania hipotetycznego wycieku oleju ze zbiornikowców olejowych zgodnie z prawidłami 25 i 26, zostały poniżej określone trzy rozmiary dla mającego postać równoległościanu zasięgu uszkodzenia na burcie i dnie statku. W przypadku uszkodzenia dna zostały przedstawione dwa warunki, które należy stosować indywidualnie dla określonych części zbiornikowca olejowego.

.1 Uszkodzenie burty:

.1.1 Rozmiar wzdłużny (l_c): $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ lub 14,5 m,
w zależności od tego, która wartość jest mniejsza

.1.2 Rozmiar poprzeczny (t_c)
(mierzony w kierunku od burty do wnętrza statku pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii, na wysokości odpowiadającej wyznaczonej letniej wolnej burcie):
$\frac{B}{5}$ lub 11,5 m,
w zależności od tego, która wartość jest mniejsza

.1.3 Rozmiar pionowy (v_c): od płaszczyzny podstawowej, wzwyż, bez ograniczeń.

.2 Uszkodzenie dna:

		Dla 0,3L od pionu dziobowego statku	*Dla każdej innej części statku*
.2.1	Rozmiar wzdłużny (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ lub 5 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza
.2.2	Rozmiar poprzeczny (t_s):	$\frac{B}{6}$ lub 10 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza lecz nie mniej niż 5 m	5 m
.2.3	Rozmiar pionowy (v_s):	$\frac{B}{15}$ lub 6 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.	

2 Wszędzie tam, gdzie w niniejszym rozdziale występują symbole podane w niniejszym prawidle, mają one znaczenie takie, jak to zostało zdefiniowane w niniejszym prawidle.

Prawidło 25
Hipotetyczny wyciek oleju

1 Hipotetyczny wyciek oleju w przypadku uszkodzenia burt (O_c) oraz uszkodzenia dna (O_s) w odniesieniu do przedziałów przedziurawionych w wyniku uszkodzenia we wszystkich możliwych miejscach po długości statku i w zakresie określonym w prawidle 24 z niniejszego Załącznika, należy obliczać za pomocą podanych niżej wzorów.

.1 Dla uszkodzenia burt:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

.2 dla uszkodzenia dna:

$$O_s = \frac{1}{3}\left(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i\right) \qquad \text{(II)}$$

gdzie:

W_i = objętość w m^3 zbiornika bocznego, który został przedziurawiony w wyniku założonego uszkodzenia, określonego w prawidle 24 z niniejszego Załącznika; dla zbiornika oddzielonego balastu W_i można przyjąć jako równe zeru.

C_i = objętość w m^3 zbiornika centralnego, który został przebity w wyniku założonego uszkodzenia, określonego w prawidle 24 z niniejszego Załącznika; dla zbiornika oddzielonego balastu C_i można przyjąć jako równe zeru.

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; gdy b_i jest równe lub większe niż t_c, K_i należy przyjąć jako równe zeru.

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; w przypadku gdy h_i jest równe lub większe niż v_s, Z_i należy przyjąć jako równe zeru.

b_i = szerokość w metrach rozpatrywanego zbiornika bocznego, mierzona od burty w kierunku do wnętrza statku, pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii, na wysokości odpowiadającej wyznaczonej letniej wolnej burcie.

h_i = minimalna wysokość w metrach rozpatrywanego dna podwójnego; tam gdzie nie ma dna podwójnego, h_i należy przyjąć jako równe zeru.

Wszędzie tam, gdzie w niniejszym rozdziale występują symbole podane w niniejszym ustępie, mają one znaczenie takie, jak to zostało zdefiniowane w niniejszym prawidle.

2 Jeżeli pomiędzy bocznymi zbiornikami olejowymi znajduje się pusta przestrzeń lub zbiornik oddzielonego balastu o długości mniejszej niż rozmiar l_c, zdefiniowany w prawidle 24 z niniejszego Załącznika, to wtedy wielkość O_c ze wzoru (I) można obliczyć na podstawie objętości W_i, będącej aktualną objętością jednego z takich zbiorników (jeżeli one mają równą objętość) lub mniejszego z dwóch zbiorników (jeżeli one różnią się objętością), przyległych do takiej przestrzeni, pomnożonej przez wartość S_i określoną poniżej, przyjmując dla wszystkich innych zbiorników bocznych objętych takim uszkodzeniem wartość ich pełnej aktualnej objętości.

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

gdzie l_i = długość w metrach rozpatrywanej pustej przestrzeni lub zbiornika oddzielonego balastu.

.3.1 Uznane za nie stwarzające zagrożenia mogą być tylko te zbiorniki dna podwójnego, które albo są puste albo jest w nich przewożona czysta woda.

.3.2 W przypadku gdy dno podwójne nie rozciąga się na całej długości i szerokości zbiornika objętego uszkodzeniem, to w takim przypadku przyjmuje się, że dno podwójne nie istnieje, a objętość zbiorników powyżej obszaru uszkodzenia dna należy włączyć do wzoru (II) nawet wtedy, gdy z powodu zainstalowania takiego częściowego dna podwójnego, zbiornik nie jest uważany za przedziurawiony.

.3.3 Studzienki ssące mogą być pominięte przy określaniu wartości h_i, pod warunkiem, że nie zajmują one zbyt dużej powierzchni i że wystają poniżej zbiornika na minimalną odległość i w żadnym przypadku nie więcej niż na połowę wysokości dna podwójnego. Jeżeli głębokość takiej studzienki przekracza połowę wysokości dna podwójnego, to wtedy h_i należy przyjąć jako równą wysokości dna podwójnego pomniejszoną o głębokość studzienki.

Rurociągi obsługujące takie studzienki, jeżeli są zainstalowane wewnątrz dna podwójnego, powinny być wyposażone w zawory lub inne urządzenia odcinające umieszczone w miejscu ich przyłączenia do obsługiwanego zbiornika tak, aby zapobiec wyciekowi oleju w przypadku uszkodzenia rurociągów. Rurociągi takie należy instalować tak wysoko nad poszyciem dennym, jak tylko będzie to możliwe. W morzu zawory takie powinny być zamknięte przez cały czas gdy zbiornik zawiera ładunek oleju i mogą one być otwierane tylko dla przemieszczenia ładunku, niezbędnego dla zmiany przegłębienia statku.

4 W przypadku gdy uszkodzenie dna obejmuje równocześnie cztery zbiorniki centralne, wartość O_s można obliczyć według wzoru:

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

5 W przypadku uszkodzenia dna Administracja może uznać za środek zmniejszający wyciek oleju zainstalowany system przemieszczania oleju posiadający w każdym zbiorniku oleju awaryjne wysokie ssanie, zdolny do przemieszczenia oleju z przebitego zbiornika lub zbiorników do zbiorników oddzielonego balastu lub do będących do dyspozycji zbiorników ładunkowych, jeżeli może być zapewnione, że takie zbiorniki będą miały wystarczającą rezerwę wolnej przestrzeni. Uznanie takiego systemu powinno być uzależnione od możliwości przemieszczenia w ciągu dwóch godzin pracy ilości oleju równej połowie zawartości największego z przebitych zbiorników, które wchodzą w grę, oraz od posiadania równoważnej objętości w zbiornikach balastowych lub ładunkowych. Uznanie powinno się ograniczać do dozwolonej wielkości O_s obliczonej za pomocą wzoru (III). Rurociągi służące do takiego odsysania powinny być zainstalowane co najmniej na wysokości nie mniejszej niż rozmiar pionowy uszkodzenia dna v_s. Administracja powinna dostarczyć Organizacji informacje o uznanych przez siebie urządzeniach, w celu rozpowszechnienia ich wśród innych krajów będących Stronami Konwencji.

6 Niniejsze prawidło nie ma zastosowania do zbiornikowców olejowych przekazanych 1 stycznia 2010 r lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.8.

Prawidło 26

Ograniczenie wielkości i rozmieszczenie zbiorników ładunkowych

1 Z wyjątkiem tego, co przedstawiono w ustępie 7 poniżej:

.1 każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności rejestrowej brutto 150 i większej przekazany po 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 12.8.2, oraz

.2 każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności rejestrowej brutto 150 i większej przekazany 31 grudnia 1979 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 12.8.1, który należy do jednej z poniższych kategorii:

.2.1 zbiornikowiec, którego przekazanie nastąpiło po 1 stycznia 1977 r., lub

.2.2 zbiornikowiec, do którego zastosowanie mają obydwa poniższe warunki:

.2.2.1 przekazanie nastąpiło nie później niż 1 stycznia 1977 r.; oraz

.2.2.2 kontrakt na budowę został podpisany po 1 stycznia 1974 r. lub, w razie gdy kontrakt na budowę nie został poprzednio podpisany, nastąpiło położenie stępki, albo zbiornikowiec znajdował się w podobnym stadium budowy po 30 czerwca 1974 r.,

powinien spełniać postanowienia niniejszego prawidła.

2 Zbiorniki ładunkowe na zbiornikowcach olejowych powinny być takiej wielkości i powinny być tak rozmieszczone, aby hipotetyczny wyciek O_c lub O_s w dowolnym miejscu po długości statku, obliczony zgodnie z postano-

wieniami prawidła 25 z niniejszego Załącznika, nie przekroczył 30 000 m^3 lub $400\sqrt{DW}$, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, lecz nie więcej niż 40 000 m^3.

3 Na zbiornikowcu olejowym objętość każdego z bocznych zbiorników ładunkowych oleju nie powinna przekraczać 75% wartości granicznej hipotetycznego wycieku oleju, określonego w ustępie 2 niniejszego prawidła. Objętość każdego z centralnych zbiorników ładunku olejowego nie powinna przekraczać 50 000 m^3. Niemniej jednak, na zbiornikowcach olejowych z oddzielonym balastem, zdefiniowanych w prawidle 18 z niniejszego Załącznika, dozwolona objętość bocznego zbiornika ładunkowego oleju, usytuowanego pomiędzy dwoma zbiornikami oddzielonego balastu, z których każdy jest dłuższy od l_c, może być zwiększona do maksymalnej wartości granicznej hipotetycznego wycieku oleju pod warunkiem, że szerokość zbiorników bocznych przekracza t_c.

4 Długość każdego zbiornika ładunkowego nie powinna przekraczać 10 m lub jednej z podanych poniżej wielkości, w zależności od tego, która z tych wielkości jest większa :

.1 tam, gdzie nie zastosowano grodzi wzdłużnej dzielącej zbiorniki ładunkowe:

$$\left(0{,}5\frac{b_i}{B}+0{,}1\right)L \quad \text{lecz nie może przekraczać } 0{,}2L;$$

.2 tam, gdzie zastosowano jedną gródź wzdłużną w płaszczyźnie symetrii :

$$\left(0{,}25\frac{b_i}{B}+0{,}15\right)L$$

.3 tam, gdzie zastosowano dwie lub więcej grodzi wzdłużnych rozgraniczających zbiorniki ładunkowe :

.3.1 dla zbiorników burtowych: $0{,}2L$

.3.2 dla zbiorników środkowych :

.3.2.1 jeżeli $\frac{b_i}{B}$ jest równe lub większe niż 1/5: $0{,}2\,L$

.3.2.2 jeżeli $\frac{b_i}{B}$ jest mniejsze niż 1/5:

.3.2.2.1 gdy brak jest grodzi wzdłużnej w płaszczyźnie symetrii:

$$\left(0{,}5\frac{b_i}{B}+0{,}1\right)L$$

.3.2.2.2 gdy jest przewidziana gródź wzdłużna w płaszczyźnie symetrii:

$$\left(0{,}25\frac{b_i}{B}+0{,}15\right)L$$

b_i oznacza minimalną odległość pomiędzy burtą statku a zewnętrzną grodzią wzdłużną zbiornika, mierzoną do wewnątrz, prostopadle do płaszczyzny symetrii na poziomie odpowiadającym wyznaczonej letniej wolnej burcie.

5 Aby nie przekroczyć ograniczeń objętości ustalonych w ustępach 2, 3 oraz 4 niniejszego prawidła i niezależnie od rodzaju uznanego systemu awaryjnego przemieszczania ładunku jaki został zainstalowany, gdy taki system łączy dwa lub więcej zbiorników ładunkowych, należy przewidzieć zawory lub inne podobne urządzenia zamykające, służące do oddzielania od siebie zbiorników. Zawory te lub urządzenia powinny być zamknięte wtedy, kiedy zbiornikowiec znajduje się w morzu.

6 Magistrale rurociągów, które przechodzą przez zbiorniki ładunkowe w odległości mniejszej niż t_c od burty statku lub mniejszej niż v_c od dna statku, powinny być wyposażone w zawory lub podobne urządzenia zamykające w miejscach ich wlotów do zbiorników ładunkowych. W morzu zawory te powinny być zamknięte przez cały czas, gdy zbiornik zawiera ładunek oleju i mogą być otwierane tylko dla przemieszczenia ładunku, niezbędnego w celu zmiany przegłębienia statku.

7 Niniejsze prawidło nie stosuje się do zbiornikowców olejowych przekazanych 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.8.

Prawidło 27

Stateczność w stanie nieuszkodzonym

1 Każdy zbiornikowiec olejowy o nośności 5000 ton i większej przekazany 1 lutego 2002 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.7, powinien odpowiednio spełniać kryteria stateczności w stanie nieuszkodzonym określone w ustępach 1.1 i 1.2 niniejszego prawidła dla dowolnego zanurzenia eksploatacyjnego, przy możliwie najmniej korzystnych stanach załadowania i zabalastowania, zgodnych z dobrą praktyką eksploatacyjną, włączając w to pośrednie stadia operacji przemieszczania cieczy. We wszystkich warunkach zbiorniki balastowe powinny być przyjmowane jako częściowo zapełnione.

.1 W porcie, początkowa wysokość metacentryczna GM_0, poprawiona na swobodne powierzchnie, obliczone przy przechyle równym 0°, powinna być nie mniejsza niż 0,15 m;

.2 W morzu powinny mieć zastosowanie następujące kryteria:

.2.1 pole powierzchni pod krzywą ramion prostujących (krzywą *GZ*) nie powinno być mniejsze niż 0,055 mrad do kąta przechyłu $\Theta = 30°$ i nie mniejsze niż 0,09 mrad, do kąta przechyłu $\Theta = 40°$ lub innego kąta za-

lewania Θ_f [1], jeżeli kąt ten jest mniejszy niż 40°. Dodatkowo, pole powierzchni pod krzywą ramion prostujących (krzywą *GZ*) pomiędzy kątami przechyłu 30° i 40° lub pomiędzy 30° i Θ_f, jeżeli kąt ten jest mniejszy niż 40°, powinno być nie mniejsze niż 0,03 mrad;

.2.2 ramię prostujące *GZ* powinno wynosić co najmniej 0,20 m przy kącie przechyłu równym lub większym niż 30°;

.2.3 maksymalne ramię prostujące powinno w zasadzie występować przy kącie przechyłu przekraczającym 30°, lecz nie mniejszym niż 25°; oraz

.2.4 początkowa wysokość metacentryczna GM_o, poprawiona na swobodne powierzchnie cieczy obliczone przy przechyle równym 0°, powinna być nie mniejsza niż 0,15 m.

2 Wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła powinny być spełnione środkami projektowymi. Dla statków kombinowanych mogą być dopuszczone proste uzupełniające procedury eksploatacyjne.

3 Te proste uzupełniające procedury eksploatacyjne dla operacji przemieszczania cieczy, o których mowa w ustępie 2 niniejszego prawidła, oznaczają pisemne procedury udostępnione kapitanowi, które:

.1 są zatwierdzone przez Administrację;

.2 wskazują te zbiorniki ładunkowe i balastowe, które w każdych określonych warunkach przemieszczania cieczy i możliwym zakresie gęstości ładunku mogą być zapełnione częściowo, ale ciągle jeszcze będą pozwalać na spełnienie kryteriów stateczności. Te częściowo zapełnione zbiorniki mogą się zmieniać podczas operacji przemieszczania cieczy i mogą występować w dowolnych kombinacjach pod warunkiem, że spełniają kryteria.

.3 będą łatwo zrozumiałe dla oficera odpowiedzialnego za operacje przemieszczania cieczy;

.4 zapewnią planowanie kolejności operacji przemieszczania ładunku i balastu;

.5 pozwolą na porównanie uzyskanej i wymaganej stateczności, posługując się kryteriami stateczności przedstawionymi w formie wykresu lub tabeli;

.6 nie wymagają od odpowiedzialnego oficera obszernych wyliczeń matematycznych;

.7 przewidują działania korygujące, jakie powinny być podjęte przez odpowiedzialnego oficera w przypadku odstępstw od wartości zalecanych oraz w przypadku sytuacji awaryjnych; oraz

[1] Θ_f jest to kąt, przy którym otwory w nadbudówkach lub pokładówkach, których nie można zamknąć strugoszczelnie, ulegają zanurzeniu. Przy stosowaniu tego kryterium, małe otwory, poprzez które nie ma miejsca dalsze zatapianie, nie muszą być uważane za otwarte.

.8 są wyraźnie przedstawione w zatwierdzonej informacji o stateczności oraz na stanowisku sterowania operacjami przemieszczania ładunku i balastu jak również w oprogramowaniu komputerowym, przy pomocy którego przeprowadza się obliczenia stateczności.

Prawidło 28
Niezatapialność i stateczność w stanie uszkodzonym

1 Każdy zbiornikowiec olejowy przekazany po 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, o pojemności brutto 150 i większej, po przyjęciu założonego uszkodzenia burty lub dna, określonego w ustępie 2 niniejszego prawidła, powinien spełniać określone w ustępie 3 niniejszego prawidła kryteria niezatapialności i stateczności w stanie uszkodzonym dla każdego zanurzenia eksploatacyjnego, odpowiadającego aktualnemu stanowi częściowego lub pełnego załadowania, z uwzględnieniem przegłębienia i wytrzymałości statku oraz gęstości względnych ładunku. Uszkodzenie takie powinno mieć zastosowanie do wszystkich możliwych miejsc na całej długości statku, w sposób następujący:

.1 dla zbiornikowców o długości większej niż 225 metrów, w dowolnym miejscu na długości statku;

.2 dla zbiornikowców o długości większej niż 150 metrów, lecz nie przekraczającej 225 metrów, w dowolnym miejscu na długości statku, z wyjątkiem uszkodzenia obejmującego którąkolwiek z grodzi przedziału maszynowego usytuowanego na rufie. Przedział maszynowy powinien być traktowany jako pojedynczy zatapialny przedział;

.3 dla zbiornikowców o długości nie przekraczającej 150 metrów, w dowolnym miejscu na długości statku, pomiędzy sąsiednimi grodziami poprzecznymi, z wyjątkiem przedziału maszynowego. Dla zbiornikowców o długości 100 metrów lub mniejszej, dla których wszystkie wymagania ustępu 3 niniejszego prawidła nie mogą zostać spełnione bez znacznego naruszenia właściwości eksploatacyjnych statku, Administracja może zezwolić na złagodzenie tych wymagań.

Nie należy brać pod uwagę stanów balastowych, w których zbiornikowiec nie przewozi oleju w zbiornikach ładunkowych, z wyjątkiem pozostałości olejowych.

2 Należy stosować następujące postanowienia odnoszące się do rozmiarów i charakteru zakładanych uszkodzeń:

.1 Uszkodzenie burty:

.1.1 Rozmiar wzdłużny: $\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ lub 14,5 m,

w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.

.1.2 Rozmiar poprzeczny (w kierunku od burty do wnętrza statku pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii, na wysokości odpowiadającej letniej wolnej burcie):

$$\frac{B}{5} \text{ lub } 11{,}5 \text{ m},$$

w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.

.1.3 Rozmiar pionowy: od płaszczyzny podstawowej poszycia dennego, wzwyż, bez ograniczeń.

.2 Uszkodzenie dna:

	Dla 0,3L od pionu dziobowego statku	*Dla pozostałej części statku*
.2.1 Rozmiar wzdłużny:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ lub 14,5 m w zależności od tego, która wartość jest mniejsza	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ lub 5 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza
.2.2 Rozmiar poprzeczny:	$\frac{B}{6}$ lub 10 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza	$\frac{B}{6}$ lub 5 m w zależności od tego, która wartość jest mniejsza
2.3 Rozmiar pionowy:	$\frac{B}{15}$ lub 6 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza, mierzone od płaszczyzny podstawowej poszycia dennego w płaszczyźnie symetrii	$\frac{B}{15}$ lub 6 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza, mierzone od płaszczyzny podstawowej poszycia dennego w płaszczyźnie symetrii.

.3 Jeżeli dowolne uszkodzenie, posiadające rozmiary mniejsze niż podane w punktach 2.1 i .2.2 niniejszego ustępu powoduje bardziej niekorzystne następstwa, to takie uszkodzenie powinno być również rozpatrzone.

.4 Tam, gdzie uszkodzenie obejmujące grodzie poprzeczne jest założone w sposób określony w punktach 1.1 i 1.2 niniejszego prawidła, aby takie poprzeczne grodzie wodoszczelne mogły być uznane za skuteczne, powinny być rozmieszczone w odległości co najmniej równej rozmia-

rowi wzdłużnemu założonego uszkodzenia, określonemu w punkcie 2.1 niniejszego ustępu. Tam, gdzie grodzie poprzeczne są rozmieszczone w mniejszych odległościach, jedną lub więcej takich grodzi, znajdujących się w zakresie założonego uszkodzenia, należy uznać za nie istniejącą dla celów określania przedziałów zatopionych.

.5 Tam, gdzie uszkodzenie pomiędzy sąsiednimi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi jest założone w sposób określony w punkcie 1.3 niniejszego prawidła, nie należy uważać za uszkodzoną żadnej głównej grodzi poprzecznej, ani grodzi poprzecznej ograniczającej zbiorniki boczne lub zbiorniki dna podwójnego, chyba że:

.5.1 odstęp między sąsiednimi grodziami jest mniejszy niż rozmiar wzdłużny założonego uszkodzenia określonego w punkcie 2.1 niniejszego ustępu; lub

.5.2 w grodzi poprzecznej istnieje uskok lub wnęka o długości większej od 3,05 m usytuowana w zasięgu przebicia w wyniku założonego uszkodzenia. Dla celów niniejszego prawidła nie należy uważać za uskok, uskoku ukształtowanego przez gródź i przez górną ścianę skrajnika rufowego.

.6 Jeżeli w zasięgu założonego uszkodzenia są usytuowane rurociągi, kanały lub tunele, to należy zastosować takie urządzenia, aby dalsze zatapiane nie mogło przez nie sięgnąć do innych przedziałów niż te, odnośnie których założono, że zostaną zatopione w każdym przypadku uszkodzenia.

3 Zbiornikowce olejowe należy uznać za spełniające kryterium stateczności w stanie uszkodzonym, jeśli są spełnione następujące wymagania:

.1 Biorąc pod uwagę zwiększone zanurzenie, przechył boczny i przegłębienie, końcowa wodnica awaryjna powinna znajdować się poniżej dolnej krawędzi każdego otworu, przez który mogłoby odbywać się dalsze zatapianie. Do otworów takich należy zaliczyć rury odpowietrzające oraz takie otwory, które są zamykane za pomocą strugoszczelnych drzwi lub pokryw lukowych, natomiast można z nich wyłączyć takie otwory, które są zamykane za pomocą wodoszczelnych pokryw włazów i zamknięć wlewów do bunkrowania, małych wodoszczelnych pokryw włazów do zbiorników ładunkowych, zapewniających wysoką szczelność pokładu, zdalnie sterowanych wodoszczelnych drzwi zasuwanych oraz iluminatorów bocznych typu nie otwieranego.

.2 W końcowym stadium zatapiania, kąt przechyłu bocznego, spowodowanego niesymetrycznym zatopieniem, nie powinien przekroczyć 25° przy czym kąt ten może być zwiększony do 30°, jeżeli nie będzie występowało zanurzenie krawędzi pokładu.

.3 Należy sprawdzić stateczność w końcowym stadium zatopienia i można uznać ją za wystarczającą, jeżeli krzywa ramion prostujących posiada zakres co najmniej 20° poza punkt równowagi, przy maksymalnym

końcowym ramieniu prostującym wynoszącym co najmniej 0,1 m w obrębie tego 20° zakresu; pole pod krzywą w tym zakresie nie powinno być mniejszej niż 0,0175 metro-radiana. W zakresie tym otwory uważane za otwarte nie powinny się zanurzać, chyba że przedział, w którym one się znajdują uważa się za zatopiony. W zakresie tym dozwolone jest zanurzenie się któregokolwiek z otworów wymienionych w punkcie 3.1 niniejszego ustępu lub innych otworów, które posiadają zamknięcia wodoszczelnie.

.4 Administracja powinna mieć pewność, że stateczność podczas pośrednich stadiów zatapiania jest wystarczająca.

.5 Jeżeli stosuje się urządzenia do wyrównywania przechyłów, takie jak zawory lub poprzeczne rurociągi wyrównawcze, które wymagają wspomagania mechanicznego, to do celów spełnienia wymagań punktów 3.1, 3.2 oraz 3.3 nie należy ich uwzględniać dla zmniejszenia kąta przechyłu lub osiągnięcia minimalnego zakresu stateczności awaryjnej, a wystarczająca stateczność awaryjna powinna być utrzymana na każdym etapie pracy takich urządzeń wyrównawczych. Przestrzenie, które są połączone za pomocą rur o dużym przekroju poprzecznym mogą być rozpatrywane jako przestrzeń wspólna.

4 Wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła powinny być potwierdzone za pomocą obliczeń uwzględniających dane projektowe statku oraz rozmieszczenie, kształt i objętość uszkodzonych przedziałów, a także rozmieszczenie, gęstość względną i wpływ swobodnej powierzchni cieczy. Obliczenia powinny być oparte na następujących wytycznych:

.1 Należy uwzględnić każdy pusty lub częściowo zapełniony zbiornik, gęstość względną przewożonych ładunków, jak również wyciek cieczy z uszkodzonych przedziałów.

.2 Stopnie zatapialności przedziałów, co do których zakłada się że będą uszkodzone, należy przyjmować następująco:

Przedziały	Stopnie zatapialności
Przeznaczone na magazyny	0,60
Zajmowane na potrzeby mieszkalne	0,95
Zajmowane przez przedziały maszynowe	0,85
Przestrzenie puste	0,95
Przeznaczone na ciecze eksploatacyjne	0 do 0,95 [1]
Przeznaczone na inne ciecze	0 do 0,95 [2]

[1] Stopień zatapialności dla przedziałów częściowo napełnionych powinien być zgodny z ilością cieczy przewożonej w przedziale. W przypadku uszkodzenia powodującego przebicie zbiornika zawierającego ciecz, należy założyć, że z takiego przedziału cała zawartość cieczy zostanie całkowicie utracona i zastąpiona przez wodę morską, aż do poziomu wodnicy awaryjnej.

[2] j.w.

.3 Wyporność, którą daje nadbudówka znajdująca się bezpośrednio nad uszkodzoną burtą należy pominąć. Nie zatopione części nadbudówek poza zasięgiem uszkodzenia mogą być wzięte pod uwagę, pod warunkiem że będą one oddzielone od uszkodzonych przestrzeni za pomocą grodzi wodoszczelnych i że w odniesieniu do tych nienaruszonych przestrzeni będą spełnione wymagania punktu .1 niniejszego prawidła. W wodoszczelnych grodziach nadbudówki, mogą być zaakceptowane drzwi wodoszczelne umocowane na zawiasach.

.4 Wpływ swobodnej powierzchni cieczy powinien być obliczany dla każdego przedziału oddzielnie, przy kącie przechyłu 5°. Dla zbiorników zapełnionych częściowo, Administracja może zażądać lub zezwolić, aby poprawki odnoszące się do wpływu swobodnej powierzchni dla częściowo zapełnionych zbiorników były obliczone przy kącie przechyłu większym od 5°.

.5 Przy obliczaniu wpływu swobodnych powierzchni cieczy eksploatacyjnych należy założyć, że dla każdego rodzaju cieczy co najmniej jedna para zbiorników bocznych lub jeden zbiornik w płaszczyźnie symetrii statku ma swobodną powierzchnię oraz, że zbiornik lub kombinacja zbiorników, które są brane pod uwagę będą takie, iż wpływ swobodnej powierzchni będzie największy.

5 Kapitan każdego zbiornikowca olejowego i osoba odpowiedzialna za zbiornikowiec olejowy bez własnego napędu, do których ma zastosowanie niniejsze prawidło, powinni być zaopatrzeni w zatwierdzone:

.1 informację o stanie załadowania i rozmieszczenia ładunku, niezbędną dla zapewnienia spełnienia postanowień niniejszego prawidła; oraz

.2 dane o zdolności statku do spełnienia kryteriów stateczności w stanie uszkodzonym, określonych w niniejszym prawidle, włączając w to wpływ złagodzeń, które mogą być dopuszczone zgodnie z ustępem 1.3 niniejszego prawidła.

6 Każdy zbiornikowiec olejowy musi być wyposażony w instrument stateczności służący do weryfikacji zgodności z wymogami w zakresie stateczności w stanie nieuszkodzonym i w stanie uszkodzonym, zatwierdzony przez Administrację z uwzględnieniem norm wydajności zalecanych przez Organizację[1]:

.1 zbiornikowce olejowe zbudowane przed 1 stycznia 2016 r. muszą spełniać wymogi niniejszego prawidła w czasie pierwszego przeglądu

[1] Patrz: Część B, rozdział 4 Międzynarodowego kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym – 2008 (Kodeks IS 2008); Wytyczne do zatwierdzania instrumentów statecznościowych (MSC.1/Circ.1229), załącznik, część 4 oraz standardy techniczne określone w części 1 Wytycznych do weryfikacji wymagań stateczności awaryjnej na zbiornikowcach (MSC.1/Circ.1461).

odnowieniowego statku przeprowadzonego po dniu 1 stycznia 2016 r., jednak nie później niż w dniu 1 stycznia 2021 r.

.2 niezależnie od wymogów wskazanych w ustępie .1, instrument stateczności zainstalowany na zbiornikowcu olejowym zbudowanym przed 1 stycznia 2016 r. nie musi być wymieniony, pod warunkiem, że może posłużyć do weryfikacji zgodności z wymogami w zakresie stateczności w stanie nieuszkodzonym i uszkodzonym, w sposób zadowalający Administrację; oraz

.3 do celów kontroli zgodnie z prawidłem 11, Administracja wydaje dokument zatwierdzenia instrumentu stateczności.

7 Dla zbiornikowców olejowych o nośności 20 000 ton i większej przekazanych 6 lipca 1996 r. i później, jak określono to w prawidle 1.28.6, założenia dla uszkodzeń przyjęte w ustępie 2.2 niniejszego prawidła powinny zostać uzupełnione przez następujące założone uszkodzenie dna:

.1 rozmiar wzdłużny:

.1.1 statki o nośności 75 000 ton i większej:
$0{,}6L$, mierzone od pionu dziobowego;

.1.2 statki o nośności poniżej 75 000 ton:
$0{,}4L$, mierzone od pionu dziobowego;

.2 rozmiar poprzeczny: $\frac{B}{3}$ w dowolnym miejscu dna;

.3 rozmiar pionowy: przebicie dna zewnętrznego.

Prawidło 29
Zbiorniki resztkowe

1 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 4 prawidła 3 z niniejszego Załącznika, zbiornikowce olejowe o pojemności brutto 150 i większej powinny być wyposażone w zbiorniki resztkowe, odpowiadające wymaganiom ustępów 2.1 i 2.3 niniejszego prawidła. Na zbiornikowcach olejowych przekazanych 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.1, dowolny zbiornik ładunkowy może być przeznaczony na zbiornik resztkowy.

2.1 Należy zainstalować, zatwierdzone przez Administrację, odpowiednie środki oczyszczania zbiorników ładunkowych oraz przepompowywania pozostałości po brudnym balaście i po myciu zbiorników, ze zbiorników ładunkowych do zbiornika resztkowego.

2.2 W takim systemie należy przewidzieć urządzenia do przepompowywania odpadów olejowych do zbiornika resztkowego lub kombinacji zbiorników resztkowych, w taki sposób, aby wypływ usuwany do morza był zgodny z postanowieniami prawidła 34 z niniejszego Załącznika.

2.3 Instalacja zbiornika resztkowego lub kombinacji zbiorników resztkowych powinna mieć pojemność niezbędną do przechowania popłuczyn powstają-

cych przy myciu zbiorników, pozostałości olejowych oraz pozostałości po brudnym balaście. Całkowita pojemność zbiornika lub zbiorników resztkowych nie powinna być mniejsza niż 3% pojemności statku przeznaczonej do przewozu oleju, jednak Administracja może zaakceptować:

.1 2% dla zbiornikowców olejowych, na których urządzenia do mycia zbiorników są takie, że jeśli zbiornik lub zbiorniki resztkowe zostaną napełnione wodą do mycia, to woda ta jest wystarczająca do mycia zbiorników i jeśli są zastosowane ežektory, to jest również wystarczająca do ich zasilania, bez konieczności doprowadzania do systemu dodatkowej wody;

.2 2% tam, gdzie są przewidziane zbiorniki oddzielonego balastu lub są wyznaczone zbiorniki czystego balastu, zgodnie z prawidłem 18 z niniejszego Załącznika, lub tam, gdzie jest zainstalowany system oczyszczania zbiorników ładunkowych przy zastosowaniu mycia surową ropą naftową, zgodnie z prawidłem 3 z niniejszego Załącznika. Pojemność ta może być dalej zmniejszona do 1,5% dla zbiornikowców olejowych, na których system mycia zbiorników jest taki, że jeśli zbiornik lub zbiorniki resztkowe zostaną zapełnione wodą do mycia, to ta woda jest wystarczająca do mycia zbiorników i jeżeli są zastosowane ežektory, to jest wystarczająca do ich zasilania, bez konieczności doprowadzania do systemu dodatkowej wody;

.3 1% na statkach kombinowanych, na których ładunek oleju przewożony jest jedynie w zbiornikach o gładkich ścianach. Pojemność ta może być dalej zmniejszona do 0,8% tam, gdzie system mycia zbiorników jest taki, że jeśli zbiornik lub zbiorniki resztkowe zostaną napełnione wodą do mycia, to woda ta jest wystarczająca do mycia zbiorników i jeżeli są zastosowane ežektory, to jest również wystarczająca do ich zasilania, bez konieczności doprowadzania do systemu dodatkowej wody.

2.4 Zbiorniki resztkowe powinny być tak zaprojektowane, w szczególności pod względem położenia wlotów, wylotów, przegród i zapór, w przypadku gdy są one zainstalowane, aby uniknąć nadmiernych zawirowań i porywania oleju lub emulsji wraz z wodą.

3 Nowe zbiornikowce olejowe o nośności 70 000 i większej przekazane po 31 grudnia 1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, powinny być wyposażone co najmniej w dwa zbiorniki resztkowe.

Prawidło 30

Instalacje pompowe, rurociągi oraz urządzenia do usuwania

1 Na każdym zbiornikowcu olejowym rurociąg zdawczy służący do łączenia się z urządzeniami odbiorczymi w celu usuwania brudnej wody balastowej lub wody zanieczyszczonej olejem powinny być usytuowane na otwartym pokładzie, po obu burtach statku.

2 Na każdym zbiornikowcu olejowym o pojemności brutto 150 i większej, rurociągi służące do usuwania do morza wody balastowej lub wody zanieczyszczonej olejem, pochodzących z przestrzeni ładunkowych, których usuwanie, zgodnie z prawidłem 34 z niniejszego Załącznika jest dozwolone, powinny być wyprowadzone na otwarty pokład lub na burtę statku powyżej wodnicy pływania, odpowiadającej stanowi największego zanurzenia pod balastem. Mogą być również zaakceptowane inne sposoby usytuowania rurociągów, umożliwiające przeprowadzenie operacji w sposób dozwolony punktami 6.1 do 6.5 niniejszego prawidła.

3 Na zbiornikowcach olejowych o pojemności brutto 150 i większej, przekazanych po 31 grudnia1979 r., jak określono to w prawidle 1.28.2, powinny być przewidziane środki do przerywania usuwania do morza wody balastowej lub wody zanieczyszczonej olejem, pochodzących z przestrzeni ładunkowych, innego niż usuwanie poniżej linii wodnej, dozwolone ustępem 6 niniejszego prawidła. Środki te powinny być uruchamiane z miejsca na górnym pokładzie lub powyżej niego, z miejsca usytuowanego w taki sposób, aby można było obserwować wzrokiem aktualnie używaną końcówkę rurociągu, omówioną w ustępie 1 niniejszego prawidła oraz wypływ do morza z rurociągu, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego prawidła. Środki do przerywania usuwania nie muszą być usytuowane w miejscu obserwacji, jeżeli jest przewidziany sprawny system łączności np. łączność telefoniczna lub radiowa, pomiędzy punktem obserwacyjnym a stanowiskiem kontrolnym usuwania.

4 Każdy zbiornikowiec olejowy przekazany po 1 czerwca 1982 r., jak określono to w prawidle 1.28.4, od którego wymaga się aby był wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu lub w system mycia surową ropą naftową, powinien spełniać następujące wymagania:

.1 powinien być wyposażony w rurociągi olejowe tak zaprojektowane i zainstalowane, aby było zmniejszone do minimum pozostawanie w nich oleju; oraz

.2 powinny być przewidziane środki do osuszania z resztek oleju wszystkich pomp ładunkowych i wszystkich rurociągów olejowych po zakończeniu wyładunku; w razie konieczności środki te mogą polegać na podłączeniu do nich urządzeń do usuwania resztek. Usuwanie pozostających resztek z rurociągów i pomp powinno być możliwe zarówno na ląd jak i do zbiornika ładunkowego lub zbiornika resztkowego. Do usuwania na ląd powinien być przewidziany specjalny rurociąg o małej średnicy i powinien on być podłączony na zewnątrz w stosunku do zaworów odcinających rurociągów ładunkowych.

5 Każdy ropowiec przekazany 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, od którego wymaga się aby był wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu, lub aby posiadał system mycia surową ropą naftową, powinien spełniać wymagania ustępu 4.2 niniejszego prawidła.

6 Na każdym zbiornikowcu olejowym usuwanie wody balastowej lub wody zanieczyszczonej olejem, pochodzących z przestrzeni ładunkowych, powinno być dokonywane powyżej wodnicy pływania, z wyjątkiem następujących przypadków:

.1 Oddzielony balast i czysty balast mogą być usuwane poniżej wodnicy pływania:

.1.1 w portach lub w przystaniach przeładunkowych na morzu, lub

.1.2 grawitacyjnie na morzu, lub

.1.3 na morzu przy pomocy pomp, jeżeli wymiana wody balastowej odbywa się zgodnie z postanowieniami prawidła D-1.1 *Międzynarodowej Konwencji o postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami*,

pod warunkiem że powierzchnia wody balastowej została zbadana wzrokowo lub innymi środkami bezpośrednio przed dokonaniem usunięcia, w celu upewnienia się, że nie miało miejsca zanieczyszczenie olejem.

.2 Zbiornikowce olejowe przekazane 31 grudnia 1979 lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.1, na których bez ich modyfikacji nie jest możliwe usuwanie oddzielonego balastu powyżej wodnicy pływania, mogą usuwać na morzu oddzielony balast poniżej wodnicy pływania, pod warunkiem, że powierzchnia wody balastowej została zbadana bezpośrednio przed dokonaniem usunięcia, w celu upewnienia się, że nie miało miejsca zanieczyszczenie olejem.

.3 Zbiornikowce olejowe przekazane 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, jak określono to w prawidle 1.28.3, eksploatowane z wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu, na których bez ich modyfikacji nie jest możliwe usunięcie wody balastowej z wyznaczonych zbiorników czystego balastu powyżej wodnicy pływania, mogą usuwać ten balast poniżej wodnicy pływania pod warunkiem, że usuwanie wody balastowej jest kontrolowane zgodnie z prawidłem 18.8.3 z niniejszego Załącznika.

.4 Na każdym zbiornikowcu olejowym, może być usunięta grawitacyjnie na morzu, poniżej wodnicy pływania, brudna woda balastowa lub woda zanieczyszczona olejem, pochodząca ze zbiorników usytuowanych w przestrzeni ładunkowej, innych niż zbiorniki resztkowe pod warunkiem, że upłynął wystarczający czas, aby nastąpiło oddzielenie się oleju od wody, a woda balastowa została zbadana bezpośrednio przed dokonaniem usunięcia, za pomocą wykrywacza warstwy granicznej olej/woda omówionego w prawidle 32 z niniejszego Załącznika, w celu upewnienia się, że wysokość położenia warstwy granicznej jest taka, iż usunięcie nie spowoduje żadnego zagrożenia dla środowiska morskiego.

.5 Na zbiornikowcach olejowych przekazanych 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą, jako określono to w prawidle 1.28.1, poniżej wodnicy pływania może być usunięta do morza brudna woda balastowa lub woda zanieczyszczona olejem, pochodząca z przestrzeni ładunkowych,

w następstwie lub zamiast stosowania metody usuwania omówionej w punkcie 6.4 niniejszego ustępu pod warunkiem, że:

.5.1 część przepływającego strumienia takiej wody jest odprowadzana przez możliwy do obserwacji wzrokowej podczas operacji usuwania, stały rurociąg usytuowany w łatwo dostępnym miejscu na górnym pokładzie lub powyżej niego; oraz

.5.2 tego rodzaju urządzenie do odprowadzania części strumienia jest zgodne z wymaganiami ustalonymi przez Administrację, które obejmują co najmniej wszystkie postanowienia zawarte w „Wymaganiach technicznych odnoszących się do projektowania, instalowania i eksploatacji systemów przepływu części strumienia dla kontroli usuwania za burtę", przyjętych przez Organizację.

7 Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej, przekazany 1 stycznia 2010 r. lub po tej dacie, jak określono to w prawidle 1.28.8, na którym zainstalowano skrzynię kingstonową stale połączoną z rurociągami ładunkowymi, powinien być wyposażony zarówno w zawór na skrzyni kingstonowej jak i w zawór odcinający usytuowany wewnątrz statku. W uzupełnieniu do tych zaworów, skrzynia kingstonowa powinna mieć możliwość odcięcia uznanymi przez Administrację środkami wówczas, gdy na zbiornikowcu ma miejsce załadunek, przemieszczanie lub wyładunek. Środkami takimi powinny być urządzenia zamontowane na rurociągu celem zapobieżenia w każdych warunkach napełnieniu olejem odcinka rurociągu pomiędzy zaworem na skrzyni kingstonowej i zaworem umieszczonym wewnątrz statku.

CZĘŚĆ B – Wyposażenie

Prawidło 31
System kontrolno-pomiarowy usuwania oleju

1 Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 4 i 5 prawidła 3 z niniejszego Załącznika, zbiornikowce olejowe o pojemności brutto 150 i większej powinny być wyposażone w system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju, zatwierdzony przez Administrację.

2 Przy rozpatrywaniu konstrukcji miernika zawartości oleju, który ma być zainstalowany w takim systemie, Administracja powinna uwzględnić wymagania techniczne zalecane przez Organizację[1]. System powinien być wyposażony w urządzenie rejestrujące, zapewniające ciągły zapis ilości wypływającego oleju w litrach na milę morską, jak również całkowitej ilości oleju, który został usunięty, lub zawartości oleju w wypływie oraz natężenia wypływu za burtę. Zapis ten powinien być możliwy do zidentyfikowania w odniesieniu do czasu i daty i powinien być przechowywany przez co najmniej trzy lata. System kontrolno-pomiarowy usuwania oleju powinien być uruchamiany, gdy ma miejsce jakiekolwiek usuwanie cieczy do morza i powinien on być taki, aby zapewnić, że każde usuwanie mieszaniny oleistej zostanie automatycznie wstrzymane, gdy chwilowe natężenie usuwania zawartości oleju przekroczy wartość dopuszczalną określoną prawidłem 34 z niniejszego Załącznika. Każde uszkodzenie tego systemu kontrolno-pomiarowego usuwania powinno spowodować wstrzymanie usuwania. W przypadku takiego uszkodzenia systemu kontrolno-pomiarowego usuwania może być użyta alternatywna metoda ręcznej obsługi, lecz uszkodzony zespół powinien być naprawiony tak szybko jak to tylko możliwe. Administracja Państwa portu może jednak zezwolić na jedną podróż zbiornikowca pod balastem przed skierowaniem go do portu, w którym zespół będzie naprawiony.

---

[1] Dla mierników zawartości oleju instalowanych na zbiornikowcach olejowych zbudowanych przed 2 października 1986 r., odwołanie do zaleceń dotyczących międzynarodowych standardów wykonania i programu prób dla urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i mierników zawartości oleju, przyjętych przez Organizację rezolucją A.393(X). Dla mierników zawartości oleju stanowiących część systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju instalowanych na zbiornikowcach olejowych zbudowanych 2 października 1986 r. lub po tej dacie odwołanie do wytycznych i wymagań technicznych dla systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju dla zbiornikowców olejowych, przyjęty przez Organizację rezolucją A.586(14). Dla mierników zawartości oleju stanowiących część systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju instalowanych na zbiornikowcach olejowych, których stępka została położona, lub które były w podobnym stadium budowy 1 stycznia 2005 r., patrz znowelizowane „Wytyczne i wymagania techniczne dla systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju dla zbiornikowców olejowych" przyjęte przez Organizację rezolucją MEPC.108(49).

3 System kontrolno-pomiarowy usuwania oleju powinien być zaprojektowany i zainstalowany zgodnie z wytycznymi i wymaganiami technicznymi dla systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju dla zbiornikowców olejowych, opracowanymi przez Organizację[1]. Administracja może zaakceptować takie specyficzne urządzenia, jakie zostały szczegółowo omówione w wytycznych i normach technicznych.

4 Instrukcje dotyczące eksploatacji systemu powinny być zgodne z zatwierdzonym przez Administrację podręcznikiem eksploatacyjnym. Powinny one obejmować zarówno czynności dokonywane ręcznie jak i automatycznie i powinny mieć na celu zapewnienie, że w żadnym przypadku olej nie będzie usuwany inaczej, niż zgodnie z warunkami określonymi w prawidle 34 z niniejszego Załącznika.

Prawidło 32
Wykrywacze warstwy granicznej olej/woda[2]

Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 4 i 5 prawidła 3 z niniejszego Załącznika, zbiornikowce olejowe o pojemności brutto 150 i większej powinny być wyposażone w zatwierdzone przez Administrację, skutecznie działające wykrywacze warstwy granicznej olej/woda, służące do szybkiego i dokładnego określenia położenia warstwy granicznej olej/woda w zbiornikach resztkowych, a także możliwe do zastosowania w innych zbiornikach, w których zachodzi proces oddzielania się oleju od wody i z których zamierza się dokonać usunięcia cieczy bezpośrednio do morza.

Prawidło 33
Wymagania dla systemów mycia ropą naftową

1 Każdy ropowiec o nośności 20 000 ton i większej przekazany po 1 czerwca 1982 r., jak to określono w prawidle 1.28.4, powinien być wyposażony w system oczyszczania zbiorników ładunkowych przy zastosowaniu mycia ropą naftową. Administracja powinna zapewnić, że system ten będzie w pełni odpowiadać wymaganiom niniejszego prawidła po upływie jednego roku po tym, jak zbiornikowiec został po raz pierwszy zatrudniony przy przewozie ropy naftowej lub do końca trzeciej podróży, w której przewoził ropę naftową nadającą się do mycia ropą naftową, zależnie od tego, który termin przypadnie później.

[1] Patrz: przypis na stronie poprzedniej.

[2] Patrz: przyjęte przez Organizację rezolucją MEPC.5(XIII) wymagania techniczne dla wykrywaczy warstwy granicznej olej/woda.

2 Instalacja mycia ropą naftową oraz związane z nią wyposażenie i urządzenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym przez Administrację. Wymagania te powinny zawierać co najmniej wszystkie postanowienia norm technicznych dla projektowania, eksploatacji i kontroli systemów mycia ropą naftową, przyjętych przez Organizację[1].

3 Każdy system mycia ropą naftową, wymagany prawidłem 18.7 z niniejszego Załącznika, powinien spełniać wymagania niniejszego prawidła.

CZĘŚĆ C – *Kontrola usuwania oleju w czasie eksploatacji*

Prawidło 34
Kontrola usuwania oleju

A Usuwanie poza obszarami specjalnymi

1 Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 4 z niniejszego Załącznika oraz ustępu 2 niniejszego prawidła, jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych z przestrzeni ładunkowej zbiornikowca olejowego będzie zabronione, z wyjątkiem przypadku gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.1 zbiornikowiec nie znajduje się w obszarze specjalnym;

.2 zbiornikowiec znajduje się w odległości większej niż 50 mil morskich od najbliższego lądu;

.3 zbiornikowiec płynie określonym kursem;

.4 wielkość chwilowa zrzutu oleju zawartego w usuwanej wodzie nie przekracza 30 litrów na milę morską;

.5 całkowita ilość usuniętego do morza oleju nie przekracza dla zbiornikowców przekazanych 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą, jak to określono w prawidle 1.28.1, 1/15 000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część, a dla zbiornikowców przekazanych po 31 grudnia 1979 r., jak to określono w prawidle 1.28.2, 1/30 000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część; oraz

.6 zbiornikowiec posiada czynny system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju oraz instalację zbiornika resztkowego, jak to jest wymagane prawidłami 29 i 31 z niniejszego Załącznika.

2 Postanowienia ustępu 1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do usuwania czystego lub oddzielonego balastu.

[1] Patrz: poprawione normy techniczne dla projektowaniu, eksploatacji i kontroli systemów mycia ropą naftową, przyjęte przez Organizację rezolucją A.446(XI), zmienione przez Organizację rezolucją A.497(XII), a następnie zmienione rezolucją A.897(21).

B Usuwanie na obszarach specjalnych

3 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 4 niniejszego prawidła, zabrania się jakiegokolwiek usuwania do morza oleju lub mieszanin oleistych z przestrzeni ładunkowej zbiornikowca olejowego, gdy znajduje się on na obszarze specjalnym[1].

4 Postanowienia ustępu 3 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do usuwania czystego lub oddzielonego balastu.

5 Żadne postanowienie niniejszego prawidła nie zabrania statkowi znajdującemu się w podróży przebiegającej częściowo przez obszar specjalny, aby dokonał usunięcia poza obszarem specjalnym, zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła.

C Wymagania dla zbiornikowców olejowych o pojemności brutto mniejszej niż 150

6 Wymagania prawideł 29, 31 oraz 32 z niniejszego Załącznika, nie mają zastosowania do zbiornikowców olejowych o pojemności brutto mniejszej niż 150, dla których kontrola usuwania oleju, zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła, powinna być dokonywana przez zatrzymanie oleju na statku, a następnie przez usunięcie wszystkich zanieczyszczonych popłuczyn do urządzeń odbiorczych. Cała ilość oleju i wody użytej do mycia, która została przepompowana do zbiornika przeznaczonego do ich przechowywania, powinna być usunięta do urządzeń odbiorczych, chyba że zostały zastosowane odpowiednie środki aby zapewnić, że każda ciecz, którą wolno usunąć do morza, będzie skutecznie skontrolowana w czasie jej usuwania, w celu zapewnienia, że zostaną spełnione postanowienia niniejszego prawidła.

D Wymagania ogólne

7 W przypadku gdy zostaną zauważone widoczne ślady oleju, na lub pod powierzchnią wody, w bezpośredniej bliskości statku lub jego śladu torowego, Rządy krajów będących Stronami Konwencji, w takim stopniu w jakim są one w stanie sensownie to wykonać, powinny bezzwłocznie przeprowadzić dochodzenie związane z tym faktem, aby ustalić czy miało miejsce naruszenie postanowień niniejszego prawidła. Dochodzenie takie powinno obejmować w szczególności takie zagadnienia jak: siła wiatru i stan morza, drogę i prędkość statku, inne znajdujące się w pobliżu możliwe źródła widocznych śladów oraz wszelkie związane z tą sprawą zapisy dotyczące usuwania oleju.

8 Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem.

[1] Patrz: prawidło 38.6.

9 Resztki oleju, które nie mogą być usunięte do morza zgodnie z ustępami 1 i 3 niniejszego prawidła powinny być zatrzymane na statku i następnie usunięte do urządzeń odbiorczych.

Prawidło 35
Mycie ropą naftową

1 Każdy zbiornikowiec olejowy stosujący system mycia ropą naftową, powinien być zaopatrzony w *Podręcznik eksploatacji i wyposażenia*[1] określający szczegóły systemu i wyposażenia oraz wyjaśniający zasady jego eksploatacji. Podręcznik powinien spełniać wymagania Administracji i obejmować wszystkie informacje zawarte w Zbiorze wymagań wymienionym w ustępie 2 prawidła 33 z niniejszego Załącznika. Jeżeli zostaną wprowadzone zmiany mające wpływ na system mycia ropą naftową, to *Podręcznik eksploatacji i wyposażenia* należy odpowiednio do tego skorygować.

2 W odniesieniu do balastowania zbiorników ładunkowych, to przed rozpoczęciem każdej podróży pod balastem należy umyć ropą naftową taką ilość zbiorników jaka jest potrzebna, aby biorąc pod uwagę właściwości morskie zbiornikowca oraz przewidywane warunki pogodowe, woda balastowa była pobierana tylko do takich zbiorników ładunkowych, które zostały umyte ropą naftową.

3 Jeżeli zbiornikowiec olejowy przewozi ropę naftową, która nadaje się do użycia w instalacji mycia ropą naftową, to taki zbiornikowiec olejowy powinien stosować system mycia ropą naftową zgodnie z *Podręcznikiem eksploatacji i wyposażenia.*

Prawidło 36
Książka zapisów olejowych, Część II – Operacje ładunkowo-balastowe

1 Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej powinien posiadać *Książkę zapisów olejowych – Część II* (Operacje ładunkowo-balastowe). *Książka zapisów olejowych, Część II*, czy to jako część oficjalnego dziennika okrętowego, czy też w innej postaci, powinna być prowadzona w formie określonej w Uzupełnieniu III do niniejszego Załącznika.

2 W *Książce zapisów olejowych* powinny być dokonywane wpisy przy każdej okazji i jeśli trzeba, dla każdego zbiornika osobno, ilekroć na statku ma miejsce którakolwiek z następujących operacji:
.1 załadunek ładunku olejowego;
.2 wewnętrzne przemieszczanie ładunku olejowego podczas podróży;
.3 wyładunek ładunku olejowego;

[1] Patrz: Zunifikowany wzór *Podręcznika eksploatacji i wyposażenia* dotyczącego mycia ropą naftową przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.3(XII), zmieniony rezolucją MEPC.81(43).

.4 balastowanie zbiorników ładunkowych oraz wyznaczonych zbiorników czystego balastu;

.5 mycie zbiorników ładunkowych, włączając w to mycie surową ropą naftową;

.6 usuwanie balastu, z wyjątkiem balastu ze zbiorników oddzielonego balastu;

.7 usuwanie wody ze zbiorników resztkowych;

.8 zamykanie, po zakończeniu operacji usuwania ze zbiorników resztkowych, zaworów lub podobnych urządzeń, które były używane;

.9 zamykanie, po zakończeniu operacji usuwania ze zbiorników resztkowych, zaworów niezbędnych dla odizolowania wyznaczonych zbiorników czystego balastu od rurociągów ładunkowych i resztkowych; oraz

.10 pozbywanie się pozostałości.

3 Na zbiornikowcach olejowych, o których mowa w prawidle 34.6 z niniejszego Załącznika, całkowita ilość oleju i wody użytej do mycia i przepompowanej ponownie do zbiornika retencyjnego powinna być zapisana w *Książce zapisów olejowych, Część II*.

4 W przypadku dokonania usunięcia oleju lub mieszaniny oleistej w okolicznościach określonych w prawidle 4 z niniejszego Załącznika lub w razie spowodowanego awarią lub innego wyjątkowego usunięcia oleju, które w tym prawidle nie jest zaliczone do wyjątków, należy dokonać wpisu do *Książki zapisów olejowych, Część II*, podając okoliczności oraz przyczyny usunięcia.

5 Każda operacja opisana w ustępie 2 niniejszego prawidła powinna być szczegółowo i bezzwłocznie wpisana do *Książki zapisów olejowych, Część II*, tak aby zostały dokonane wszystkie zapisy stosowne dla danej operacji. Każdy zakończony wpis, dotyczący określonej operacji, powinien być podpisany przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za wykonanie tej operacji, a każda zapełniona strona powinna być podpisana przez kapitana statku. Wpisy w *Książce zapisów olejowych, Część II*, powinny być dokonane co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Tam, gdzie prowadzone są również zapisy w języku oficjalnym Państwa, którego banderę statek podnosi, zapisy te są decydujące w przypadkach spornych lub zaistnienia rozbieżności.

6 Każde uszkodzenie systemu kontrolno-pomiarowego usuwania powinno być odnotowane w *Książce zapisów olejowych, Część II*.

7 *Książka zapisów olejowych* powinna być przechowywana w takim miejscu, aby była łatwo dostępna do kontroli w każdym możliwym do przyjęcia czasie oraz, z wyjątkiem statku holowanego bez załogi, powinna być przechowywana na statku. *Książka* powinna być przechowywana przez okres trzech lat po dokonaniu ostatniego wpisu.

8 Kompetentne władze Rządu Strony Konwencji mogą przeprowadzać kontrole *Książki zapisów olejowych, Część II*, na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, w czasie gdy statek znajduje się w porcie lub morskiej przystani i mogą one sporządzać kopie każdego zapisu w tej

Książce, oraz mogą one żądać od kapitana statku poświadczenia, że taka kopia jest wierną kopią zapisu. Każda sporządzona w taki sposób kopia, poświadczona przez kapitana statku jako wierna kopia zapisu w okrętowej *Książce zapisów olejowych, Część II*, powinna być dopuszczona w każdym postępowaniu sądowym jako świadectwo faktów stwierdzonych w zapisie. Kontrola *Książki zapisów olejowych, Część II* oraz pobieranie przez kompetentne władze poświadczonych kopii, zgodnie z niniejszym ustępem, powinno być przeprowadzane tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

9 Odpowiednia *Książka zapisów olejowych* dla zbiornikowców olejowych o pojemności brutto mniejszej od 150, eksploatowanych zgodnie z prawidłem 34.6 z niniejszego Załącznika, powinna być opracowana przez Administrację.

ROZDZIAŁ 5
Zapobieganie zanieczyszczaniu spowodowanemu powypadkowymi rozlewami olejowymi

Prawidło 37
Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym[1]

1 Na każdym zbiornikowcu olejowym o pojemności brutto 150 i większej i na każdym statku innym niż zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 400 i większej powinien znajdować się „Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym" zatwierdzony przez Administrację.

2 Plan taki powinien być sporządzony na podstawie wytycznych opracowanych przez Organizację[2] i powinien być napisany w języku używanym przez kapitana i oficerów statku. Plan powinien zawierać co najmniej:

.1 procedurę postępowania kapitana lub innych osób kierujących statkiem przy sporządzeniu raportu z wypadku związanego z zanieczyszczeniem olejem, tak jak tego wymaga art.8 i Protokół I niniejszej Konwencji, w oparciu o wytyczne opracowane przez Organizację;[3]

.2 listę adresową władz lub osób, które należy zawiadomić o wypadku rozlewu olejowego;

---

[1] OPZRO; anglojęzyczny skrót: SOPEP = Shipboard Oil Pollution Emergency Plan.

[2] Patrz: Wytyczne dla opracowania okrętowych planów zapobiegania rozlewom olejowym przyjęte przez Organizację rezolucją MEPC.54(32), zmienioną rezolucją MEPC.86(44).

[3] Patrz: Ogólne zasady dotyczące statkowych systemów składania raportów oraz wymagania dotyczące składania raportów ze statków wraz z wytycznymi do składania raportów o zdarzeniach z udziałem materiałów niebezpiecznych, substancji szkodliwych i/lub zanieczyszczających morze przyjęte przez Organizację rezolucją A.851(20).

.3 szczegółowy opis działań, które powinny podjąć natychmiast osoby znajdujące się na statku dla zmniejszenia skutków lub opanowania rozlewu oleju po wypadku; oraz

.4 procedury i miejsca kontaktowe na statku dla skoordynowania działań załogi statku z działaniami władz państwowych i miejscowych w zwalczaniu zanieczyszczeń.

3 W przypadku statków, do których stosuje się również prawidło 17 z Załącznika II Konwencji, plan taki może być połączony ze statkowym planem zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi, wymaganym prawidłem 17 z Załącznika II Konwencji. W takim przypadku tytuł tego planu powinien brzmieć „Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza".

4 Wszystkie zbiornikowce olejowe o nośności 5000 ton i większej powinny posiadać szybki dostęp do komputerowych, umiejscowionych na lądzie programów służących do obliczania stateczności i wytrzymałości konstrukcji w stanie uszkodzonym.

ROZDZIAŁ 6

Urządzenia odbiorcze

Prawidło 38
Urządzenia odbiorcze

A Urządzenia odbiorcze poza obszarami specjalnymi

1 Rząd każdego kraju będącego Stroną Konwencji jest zobowiązany zapewnić wyposażenie portów przeładunkowych olejów, portów gdzie dokonywane są naprawy oraz innych portów, w których statki mają usuwać pozostałości olejowe, w urządzenia do przyjmowania takich pozostałości oraz mieszanin oleistych, jakie pozostają do odebrania ze zbiornikowców olejowych oraz innych statków, wystarczalne do potrzeb[1] korzystających z nich statków, bez powodowania nadmiernego ich opóźnienia.

2 W urządzenia odbiorcze, zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła, powinny być wyposażone:

.1 wszystkie porty i przystanie przeładunkowe, w których ładowana jest ropa naftowa na zbiornikowce olejowe, w miejscach gdzie takie zbiornikowce, bezpośrednio przed przybyciem, zakończyły podróż pod balastem trwającą nie dłużej niż 72 godziny, lub nie dłuższą niż 1200 mil morskich;

[1] Patrz: rezolucja MEPC.83(44) podająca wytyczne dla zapewnienia wystarczalności portowych urządzeń odbiorczych odpadów.

.2 wszystkie porty i przystanie przeładunkowe, w których są ładowane luzem oleje, inne niż surowa ropa naftowa, średnio w ilości większej niż 1000 ton na dobę;

.3 wszystkie porty posiadające stocznie remontowe lub urządzenia do czyszczenia zbiorników;

.4 wszystkie porty i przystanie przeładunkowe, które obsługują statki wyposażone w zbiornik(i) pozostałości olejowych (szlamu), zgodnie z prawidłem 12 z niniejszego Załącznika;

.5 wszystkie porty, w zakresie odbioru zaolejonej wody zęzowej i innych pozostałości olejowych, które nie mogą zostać usunięte zgodnie z prawidłem 15 oraz prawidłem 34 niniejszego Załącznika; oraz

.6 wszystkie porty załadunkowe ładunków masowych, w zakresie odbioru takich pozostałości olejowych ze statków kombinowanych, które nie mogą być usunięte zgodnie z prawidłem 34 z niniejszego Załącznika.

3 Pojemność urządzeń odbiorczych powinna być następująca:

.1 Przystanie załadunkowe ropy naftowej powinny mieć urządzenia odbiorcze wystarczające do przyjęcia oleju i mieszanin oleistych, które nie mogą być usunięte zgodnie z postanowieniami prawidła 34.1 z niniejszego Załącznika, ze wszystkich zbiornikowców olejowych, odbywających podróże opisane w ustępie 2.1 niniejszego prawidła.

.2 Porty i przystanie załadunkowe wymienione w ustępie 2.2 niniejszego prawidła, powinny mieć urządzenia odbiorcze wystarczające do przyjęcia oleju i mieszanin oleistych, które nie mogą być usunięte zgodnie z postanowieniami prawidła 34.1 z niniejszego Załącznika, ze zbiornikowców olejowych ładujących oleje inne niż ropa naftowa luzem.

.3 Wszystkie porty posiadające stocznie remontowe lub urządzenia do czyszczenia zbiorników powinny mieć urządzenia odbiorcze wystarczające do przyjęcia wszystkich pozostałości i mieszanin oleistych, które pozostają na statkach do usunięcia przed ich wejściem do takich stoczni lub urządzeń.

.4 Wszystkie urządzenia znajdujące się w portach i przystaniach przeładunkowych, których dotyczy ustęp 2.4 niniejszego prawidła, powinny być wystarczające do przyjęcia wszystkich pozostałości zatrzymywanych zgodnie z prawidłem 12 z niniejszego Załącznika, ze wszystkich statków, w odniesieniu do których istnieją uzasadnione przypuszczenia, że będą zawijały do takich portów i przystani.

.5 Wszystkie urządzenia znajdujące się w portach i przystaniach przeładunkowych, zgodnie z niniejszym prawidłem, powinny być wystarczające do przyjęcia zaolejonej wody zęzowej i innych pozostałości, które nie mogą być usunięte zgodnie z prawidłem 15 z niniejszego Załącznika.

.6 Urządzenia zainstalowane w portach załadunkowych ładunków masowych powinny w sposób właściwy uwzględniać szczególne problemy statków kombinowanych.

3 bis Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępów od 1 do 3 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne gdy, z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej Konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

B Urządzenia odbiorcze na obszarach specjalnych

4 Rząd każdego państwa Strony Konwencji, którego linia brzegowa graniczy z którymkolwiek z obszarów specjalnych, jest zobowiązany zapewnić, aby wszystkie znajdujące się w obrębie obszaru specjalnego porty załadunkowe oleju oraz porty gdzie dokonywane są naprawy, zostały wyposażone w urządzenia wystarczalne do przyjmowania ze zbiornikowców olejowych i do obróbki całej ilości brudnego balastu oraz popłuczyn po myciu zbiorników. Ponadto wszystkie porty w obrębie obszaru specjalnego powinny być wyposażone w wystarczalne[1] urządzenia odbiorcze do przyjmowania innych pozostałości i mieszanin oleistych ze wszystkich statków. Urządzenia te powinny mieć odpowiednią pojemność, aby odpowiadały potrzebom korzystających z nich statków, bez powodowania nadmiernego ich opóźnienia.

4 bis Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępu 4 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne gdy, z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację. Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej Konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

[1] Patrz: rezolucja MEPC.83(44) podająca wytyczne dla zapewnienia wystarczalności portowych urządzeń odbiorczych odpadów.

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

5 Rząd każdego państwa będącego Stroną Konwencji, mający pod swoją jurysdykcją wejścia do morskich dróg wodnych o niewielkiej głębokości, co może być związane z potrzebą zmniejszania zanurzenia przez usunięcia balastu, jest zobowiązany zapewnić urządzenia, o których mowa w ustępie 4 niniejszego prawidła, lecz z tym zastrzeżeniem, że statki wymagające usunięcia popłuczyn lub brudnego balastu mogą być narażone na pewną zwłokę w podróży.

6 W odniesieniu do obszaru Morza Czerwonego, „obszaru zatokowego", obszaru Zatoki Adeńskiej i obszaru Omanu na Morzu Arabskim:

.1 Każda zainteresowana Strona powiadomi Organizację o środkach podjętych stosownie do ustępów 4 i 5 niniejszego prawidła. Po otrzymaniu wystarczającej ilości powiadomień Organizacja ustali datę, począwszy od której powinny być spełnione wymagania prawideł 15 i 34 z niniejszego Załącznika w odniesieniu do tego obszaru. Organizacja powiadomi wszystkie Strony Konwencji o ustalonej w ten sposób dacie co najmniej na dwanaście miesięcy przed tą datą.

.2 W okresie pomiędzy dniem wejścia w życie niniejszej Konwencji a ustaloną w ten sposób datą, statki w czasie pływania na obszarze specjalnym powinny spełniać wymagania prawideł 15 i 34 z niniejszego Załącznika w zakresie wymagań dla usuwania poza obszarami specjalnymi.

.3 Po tej dacie, zbiornikowce olejowe dokonujące załadunków w portach tych obszarów specjalnych, gdzie takie urządzenia nie są jeszcze dostępne, powinny w pełni spełniać wymagania prawideł 15 i 34 z niniejszego Załącznika w zakresie wymagań dla usuwania na obszarach specjalnych. Jednakże zbiornikowce olejowe wchodzące do tych obszarów specjalnych w celu załadunku powinny dołożyć wszelkich starań, aby wchodzić do obszaru tylko z czystym balastem na statku.

.4 Po dacie wejścia w życie wymagań odnoszących się do określonego obszaru specjalnego, każdy kraj będący Stroną Konwencji, powinien powiadamiać Organizację, w celu przekazania zainteresowanym krajom będącym Stroną Konwencji, o wszystkich stwierdzonych przypadkach, kiedy urządzenia odbiorcze są uważane za niewystarczalne.

.5 Co najmniej takie urządzenia odbiorcze, jak opisane w ustępach 1, 2 i 3 niniejszego prawidła należy zainstalować w rok po wejściu w życie niniejszej Konwencji.

7 Niezależnie od postanowień ustępów 4, 5 i 6 niniejszego prawidła następujące przepisy mają zastosowanie do obszaru Antarktyki:

.1 Rząd każdego Państwa będącego Stroną Konwencji, z którego portów statki wychodzą do obszaru Antarktyki lub przychodzą z tamtego obszaru, powinien zapewnić, tak szybko jak to praktycznie możliwe, zainstalowanie wystarczalnych urządzeń odbiorczych do przyjmowania wszystkich pozostałości olejowych (szlamu), brudnego balastu, wody po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin olejowych

ze wszystkich statków bez powodowania nadmiernego ich opóźnienia oraz wystarczalnych do potrzeb korzystających z nich statków.

.2 Rząd każdego Państwa będącego Stroną Konwencji powinien zapewnić, aby wszystkie statki upoważnione do podnoszenia jego bandery przed wejściem na obszar Antarktyki, były wyposażone w zbiornik lub zbiorniki o wystarczającej pojemności do zatrzymywania wszystkich resztek olejów, brudnego balastu, wody po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin olejowych na czas eksploatacji na tym obszarze oraz aby posiadały urządzenia do usunięcia takich pozostałości olejowych do urządzeń odbiorczych po opuszczeniu tego obszaru.

C Wymagania ogólne

8 Każda Strona powinna powiadamiać Organizację, w celu przekazania zainteresowanym krajom będącym Stroną Konwencji, o wszystkich stwierdzonych przypadkach, kiedy urządzenia odbiorcze zainstalowane zgodnie z niniejszym prawidłem są uważane za niewystarczalne.

ROZDZIAŁ 7
Wymagania specjalne dla stałych lub pływających platform

Prawidło 39
Wymagania specjalne dla stałych lub pływających platform

1 Niniejsze prawidło odnosi się do stałych lub pływających platform, włączając w to wieże wiertnicze, pływające urządzenia produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSOs)[1] używane na morzu do produkcji i magazynowania oleju oraz pływające obiekty magazynowe (FSUs)[2] używane na morzu do magazynowania wyprodukowanego oleju.

2 Stałe lub pływające platformy, wtedy gdy są zatrudnione przy poszukiwaniu, eksploatacji oraz związanym z tym przetwarzaniem na morzu zasobów mineralnych dna morskiego oraz inne platformy, powinny spełniać wymagania niniejszego Załącznika, odnoszące się do statków innych niż zbiornikowce olejowe o pojemności brutto 400 i większej, z tym wyjątkiem, że:

.1 powinny one być wyposażone, w takim stopniu jak jest to praktycznie możliwe, w instalacje wymagane prawidłami 12 i 14 z niniejszego Załącznika;

.2 powinny one prowadzić, w formie zatwierdzonej przez Administrację, zapisy wszelkich operacji związanych z usuwaniem olejów lub mieszanin oleistych; oraz

[1] ang. skrót: FPSOs = Floating Production, Storage and Offloading Facilities.
[2] ang. skrót: FSUs = Floating Storage Units.

.3 powinno być zabronione, z zastrzeżeniem postanowień prawidła 4 z niniejszego Załącznika, usuwanie do morza olejów lub mieszanin oleistych, z wyjątkiem przypadku, gdy bez rozcieńczania stężenie oleju w wypływie nie przekracza 15 części na milion.

3 Przy sprawdzaniu zgodności z niniejszym Załącznikiem w odniesieniu do platform wykorzystywanych jako FPSOs lub FSUs, w uzupełnieniu do wymagań ustępu 2, Administracja powinna brać pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.[3]

ROZDZIAŁ 8

Zapobieganie zanieczyszczaniu podczas transportu ładunku olejowego między zbiornikowcami olejowymi na morzu

Prawidło 40
Zakres zastosowania

1 Postanowienia niniejszego rozdziału mają zastosowanie do zbiornikowców olejowych o pojemności brutto 150 i powyżej, dokonujących przeładunku ładunku olejowego między zbiornikowcami olejowymi na morzu (Operacje STS) w dniu 1 kwietnia 2012 r. lub po tej dacie. Jednakże operacje STS zrealizowane przed powyższą datą, ale po zatwierdzeniu *Planu operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Planu operacji STS)* przez Administrację wymaganego w ustępie 1 prawidła 41, powinny zostać przeprowadzone, w miarę możliwości, zgodnie z zatwierdzonym *Planem operacji STS*.

2 Postanowienia niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do operacji przeładunku ropy z platform stałych lub pływających, w tym platform wiertniczych, pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-przeładunkowych (FPSOs) używanych do produkcji i magazynowania oleju oraz pływających obiektów magazynowych (FSUs) używanych do magazynowania wyprodukowanego oleju[1].

3 Postanowienia niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do operacji bunkrowania paliwa olejowego.

4 Postanowienia niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do operacji STS niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu, lub dla zwalczania konkretnych przypadków zanieczyszczenia prze-

[3] Patrz: rezolucja MEPC.139(53) zawierająca wytyczne dotyczące stosowania wymagań Załącznika I do Konwencji MARPOL do FPSO i PSU.

[1] Do niniejszych operacji stosuje się Rozdział 7 (Rezolucja MEPC.117(52)) poprawionego Załącznika I Konwencji MARPOL i artykuł 56 Konwencji UNCLOS.

prowadzanego w celu zminimalizowania szkód spowodowanych zanieczyszczeniem.

5 Postanowienia niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do operacji STS, w przypadku gdy statkiem zaangażowanym w takie operacje będzie okręt wojenny, jednostka pomocnicza marynarki wojennej lub inny statek będący własnością lub będący w eksploatacji Państwa i używany czasowo wyłącznie do niekomercyjnej służby rządowej. Jednakże każde Państwo, poprzez przyjęcie odpowiednich środków nieosłabiających eksploatacji lub możliwości eksploatacyjnych tych statków, powinno zapewnić przeprowadzanie operacji STS w sposób zgodny z niniejszym rozdziałem, na tyle o ile będzie to rozsądne i praktyczne.

Prawidło 41
Zasady ogólne bezpieczeństwa i ochrony środowiska

1 Każdy zbiornikowiec olejowy przeprowadzający operacje STS, nie później niż w dniu pierwszego przeglądu rocznego, pośredniego lub odnowieniowego statku przeprowadzonego w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie, powinien posiadać na pokładzie Plan określający jak należy przeprowadzać operacje STS (*Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS)*). *Plan operacji STS* każdego zbiornikowca olejowego musi być zatwierdzony przez Administrację. *Plan operacji STS* powinien być napisany w języku roboczym statku.

2 *Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS)* powinien zostać opracowany z uwzględnieniem informacji zawartych w wytycznych IMO, dotyczących najlepszych praktyk postępowania dla operacji STS[1]. *Plan operacji STS* może zostać włączony do istniejącego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zgodnie z wymaganiami rozdziału IX *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,* wraz z poprawkami, jeśli wymóg ten ma zastosowanie do wspomnianych zbiornikowców olejowych.

3 Każdy zbiornikowiec olejowy podlegający przepisom niniejszego rozdziału i przeprowadzający operacje STS powinien stosować się do zatwierdzonego *Planu operacji STS.*

4 Osoba sprawująca ogólny nadzór nad operacjami STS powinna posiadać kwalifikacje do wypełniania wszystkich związanych z nimi obowiązków, z uwzględ-

[1] *Podręcznik o zanieczyszczaniu olejami*, Część I, Zapobieganie rozlewom z późniejszymi zmianami i publikacja ICS i OCIMF *Wytyczne dla operacji ze statku na statek, Ropa naftowa*, wydanie czwarte, 2005.

nieniem opisu kwalifikacji zawartych w wytycznych IMO, dotyczących najlepszych praktyk postępowania dla operacji STS[1].

5 Zapisy[2] operacji STS powinny być przechowywane na statku przez trzy lata i powinny być łatwo dostępne przy inspekcji przeprowadzanej przez Stronę niniejszej Konwencji.

Prawidło 42
Zawiadamianie

1 Każdy zbiornikowiec olejowy podlegający przepisom niniejszego rozdziału, planujący operacje STS w obrębie morza terytorialnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej Strony niniejszej Konwencji, powinien powiadomić tę Stronę nie później niż na 48 godzin przed rozpoczęciem planowanych operacji STS. Jeśli, w wyjątkowym przypadku, na 48 godzin przed rozpoczęciem operacji nie są dostępne wszystkie informacje wymienione w ustępie 2, zbiornikowiec olejowy rozładowujący ładunek olejowy musi, nie później niż na 48 godzin przed, powiadomić Stronę niniejszej Konwencji, że operacja STS będzie miała miejsce i że informacje wymienione w ustępie 2 zostaną dostarczone do Strony przy najbliższej okazji.

2 Powiadomienie wymienione w ustępie 1 niniejszego prawidła[3] powinno zawierać co najmniej:
- .1 nazwę, port macierzysty, sygnał wywoławczy, numer IMO i przewidywaną godzinę przybycia zbiornikowca olejowego przeprowadzającego operacje STS;
- .2 datę, godzinę i położenie geograficzne podczas rozpoczęcia planowanych operacji STS;
- .3 informację, czy operacje STS zostaną przeprowadzone na kotwicy czy w ruchu;
- .4 rodzaj oleju i jego ilość;
- .5 planowany czas trwania operacji STS;
- .6 dane identyfikacyjne oraz informacje kontaktowe usługodawcy operacji STS lub osoby sprawującej ogólny nadzór; oraz
- .7 potwierdzenie, że na pokładzie zbiornikowca olejowego znajduje się *Plan operacji STS* spełniający wymagania prawidła 41.

3 Jeśli przewidywany czas przybycia zbiornikowca olejowego na miejsce lub obszar planowanej operacji STS zmieni się o ponad sześć godzin, armator lub przedstawiciel tego zbiornikowca olejowego muszą powiadomić o skorygo-

[1] j.w.

[2] Poprawiony Załącznik I MARPOL, rozdział 3 i 4 (rezolucja MEPC.117(52)); wymagania zapisu operacji bunkrowania i przeładunku ładunku olejowego oraz innych zapisów wymaganych przez *Plan operacji STS* w *Książce zapisów olejowych.*

[3] Krajowe operacyjne punkty kontaktowe zostały wyszczególnione w dokumencie MSC-MEPC.6/Circ.13 z 31 grudnia 2014 roku lub w jego kolejnych poprawkach.

wanym, przewidywanym czasie przybycia Stronę niniejszej Konwencji, określoną w ustępie 1 niniejszego prawidła.

ROZDZIAŁ 9

Szczególne wymagania dotyczące używania lub przewozu olejów w obszarze Antarktyki

Prawidło 43
Szczególne wymagania dotyczące używania lub przewozu olejów w obszarze Antarktyki

1 Z wyjątkiem statków zaangażowanych w zapewnianie bezpieczeństwa statków lub w operacje poszukiwawczo-ratunkowe, przewóz luzem jako ładunek lub przewóz i używanie jako paliwo następujących:
- .1 ropy naftowej o gęstości przy 15°C wyższej niż 900kg/m^3
- .2 oleju, innego niż ropa naftowa o gęstości przy 15°C wyższej niż 900 kg/m^3 albo o lepkości kinematycznej przy 50°C wyższej niż 180 mm^2/s; lub
- .3 bituminu, smoły i ich emulsji,

jest zakazane na obszarze Antarktyki, zdefiniowanym w Załączniku I, prawidle 1.11.7

2 Jeśli wcześniejsza eksploatacja obejmowała przewóz lub używanie olejów wymienionych w ustępach od 1.1 do 1.3 niniejszego prawidła, czyszczenie lub przepłukanie zbiorników albo rurociągów nie jest wymagane.

ROZDZIAŁ 10

Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszej konwencji

Prawidło 44

Zastosowanie

Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 45

Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

3 Każda Strona ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu oraz wdrożyć program działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:

.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz;

.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*.

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

UZUPEŁNIENIA DO ZAŁĄCZNIKA I

UZUPEŁNIENIE I

Wykaz olejów[1]

Roztwory asfaltowe
Półprodukty do sporządzania mieszanek
Masy do pokrywania dachów
Pozostałości po pierwszej destylacji

Oleje
Klarowane
Ropa naftowa
Mieszaniny zawierające ropę naftową
Paliwo do silników wysokoprężnych
Paliwo olejowe Nr 4
Paliwo olejowe Nr 5
Paliwo olejowe Nr 6
Paliwo olejowe z pozostałości podestylacyjnych
Olej drogowy[2]
Olej transformatorowy
Olej aromatyczny (z wyłączeniem oleju roślinnego)
Oleje smarne oraz surowce do sporządzania mieszanek
Olej mineralny
Olej silnikowy
Olej penetrujący
Olej wrzecionowy
Olej turbinowy

Destylaty
Z pierwszej destylacji
Z drugiej destylacji, wyjściowe do dalszej obróbki

Olej gazowy
Pokrakingowy

Półprodukty służące do sporządzania mieszanek benzynowych
Paliwo alkilatowe
Reformaty
Paliwo polimerowe

---

[1] Wykazu olejów nie należy traktować jako obejmującego wszystkie oleje.
[2] Przypisek tłumacza: służy do upłynniania drogowych mieszanek asfaltowych.

Konwencja MARPOL

Gazoliny
Gazolina naturalna otrzymywana z gazu ziemnego ulatniającego się z szybu naftowego
Benzyna dla pojazdów drogowych
Benzyna lotnicza
Gazolina surowa otrzymywana z pierwszej destylacji
Paliwo olejowe Nr 1 (nafta)
Paliwo olejowe Nr 1-D
Paliwo olejowe Nr 2
Paliwo olejowe Nr 2-D

Paliwa dla silników odrzutowych
JP-1 (nafta)
JP-3
JP-4
JP-5 (nafta ciężka)
Paliwo do silników turbospalinowych
Nafta
Benzyna do lakierów

Ciężka benzyna surowa
Rozpuszczalnik lekki
Rozpuszczalnik ciężki
Destylat średniociężki

Załącznik I – Uzupełnienie II

UZUPEŁNIENIE II

Wzór *Świadectwa* i *Załączników* [1]

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU OLEJAMI

(Uwaga: Do niniejszego Świadectwa powinien być dołączony *Opis konstrukcji i wyposażenia*)

Wydane na podstawie postanowień *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku ze zmianami (zwanej dalej Konwencją), z upoważnienia Rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez .....

(pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku[2]

Nazwa statku.....

Numer lub sygnał rozpoznawczy.....

Port macierzysty.....

Pojemność brutto.....

Nośność statku (ton)[3] .....

Numer IMO[4] .....

---

1 Międzynarodowe Świadectwo powinno być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli również stosowany jest oficjalny język wydającego kraju, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

2 Alternatywnie dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym.

3 Dotyczy zbiornikowców olejowych.

4 Patrz: System identyfikacyjnych numerów statków IMO przyjęty przez Organizację rezolucją A.1078(28).

Konwencja MARPOL

Typ statku:[1]

Zbiornikowiec olejowy

Statek inny niż zbiornikowiec olejowy, ze zbiornikami ładunkowymi, podlegający prawidłu 2.2 z Załącznika I do Konwencji

Statek inny niż wymienione wyżej.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 6 z Załącznika I do Konwencji;

2 Przegląd wykazał, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, armatura, urządzenia i zastosowane na statku materiały oraz ich stan są pod każdym względem zadowalające i że statek spełnia mające do niego zastosowanie wymagania Załącznika I do Konwencji.

Niniejsze Świadectwo jest ważne do (dd/mm/rrrr): .....[2]
pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z prawidłem 6 z Załącznika I do Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane (dd/mm/rrrr): .....

Wydano w .....
(Miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr): ....
(Data wydania) *(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego Świadectwo)*

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadectwo)

[1] Niepotrzebne skreślić.

[2] Wpisać datę upływu ważności określoną przez Administrację zgodnie z prawidłem 10.1 z Załącznika I do Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odpowiada dacie rocznicowej zdefiniowanej w prawidle 1.27 z Załącznika I do Konwencji, chyba że została ona zmieniona zgodnie z prawidłem 10.8 z Załącznika I do Konwencji.

Załącznik I – Uzupełnienie II

POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I POŚREDNICH

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego w prawidle 6 z Załącznika I do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji:

Przegląd roczny: Podpis:.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość:.....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni[1]: Podpis:.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość:.....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni[1]: Podpis:.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość:.....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny: Podpis:.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość:.....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

PRZEGLĄD ROCZNY/POŚREDNI PRZEPROWADZONY ZGODNIE Z PRAWIDŁEM 10.8.3

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu rocznego/pośredniego[1] przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10.8.3 z Załącznika I do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji.

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.3

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji i zgodnie z prawidłem 10.3 z Załącznika I do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik I – Uzupełnienie II

POTWIERDZENIE, GDY PRZEPROWADZONO PRZEGLĄD ODNOWIENIOWY ŚWIADECTWA I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.4

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji i zgodnie z prawidłem 10.4 z Załącznika I do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do.....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA W CELU DOPŁYNIĘCIA DO PORTU, GDZIE ZOSTANIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD LUB NA OKRES ZWŁOKI, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.5 LUB 10.6

Zgodnie z prawidłem 10.5 lub 10.6[1] z Załącznika I do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.8

Zgodnie z prawidłem 10.8 z Załącznika I do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Zgodnie z prawidłem 10.8 z Załącznika I do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Załącznik I – Uzupełnienie II

Formularz A

Załącznik do *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP)*

OPIS KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA STATKÓW INNYCH NIŻ ZBIORNIKOWCE OLEJOWE

z uwzględnieniem postanowień Załącznika I do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku (zwanej dalej Konwencją)

UWAGI:

1 Niniejszy Formularz należy stosować dla trzeciego typu statków wymienionego w Świadectwie, tj. „statek inny niż wymienione wyżej". Dla zbiornikowców olejowych i statków innych niż zbiornikowce olejowe, ze zbiornikami ładunkowymi, podlegających prawidłu 2.2 z Załącznika I do Konwencji należy stosować formularz B.

2 Niniejszy Opis powinien być załączony na stałe do Świadectwa. Świadectwo powinno być zawsze dostępne na statku.

3 Jeżeli formularz wypełniony został w języku innym niż angielski, francuski lub hiszpański, to tekst ten powinien zawierać również tłumaczenie na jeden z tych języków.

4 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie", lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".

5 Przywołane w niniejszym Opisie prawidła odnoszą się do Załącznika I do Konwencji, a przywołane rezolucje odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1 Dane statku:

1.1 Nazwa statku .....

1.2 Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

1.3 Port macierzysty .....

1.4 Pojemność brutto .....

1.5 Data budowy:

1.5.1 Data kontraktu na budowę .....

1.5.2 Data położenia stępki albo podobnego stanu budowy statku .....

1.5.3 Data przekazania statku .....

Konwencja MARPOL

1.6 Znaczna przebudowa statku (jeśli ma zastosowanie):

1.6.1 Data kontraktu na przebudowę .....

1.6.2 Data rozpoczęcia przebudowy .....

1.6.3 Data zakończenia przebudowy .....

1.7 Statek został uznany przez Administrację jako „statek przekazany 31 grudnia 1979 r. lub przed tą datą" zgodnie z prawidłem 1.28.1 z powodu nieprzewidzianego opóźnienia przekazania ☐

2 Wyposażenie do kontroli usuwania oleju z zęz pomieszczeń maszynowych i zbiorników paliwowych (prawidła 16 i 14)

2.1 Przewóz balastu wodnego w zbiornikach paliwowych:

2.1.1 Statek może w normalnych warunkach przewozić balast wodny w zbiornikach paliwowych ☐

2.2 Typ zamontowanego filtracyjnego urządzenia odolejającego:

2.2.1 Filtracyjne urządzenie odolejające (15 ppm) (prawidło 14.6) ☐

2.2.2 Filtracyjne urządzenie odolejające (15 ppm) z alarmem i automatycznym urządzeniem zatrzymującym (prawidło 14.7) ☐

2.3 Normy uznania:[1]

2.3.1 Separacyjne/filtracyjne urządzenie odolejające:

.1 zostało uznane zgodnie z rezolucją A.393 (X); ☐

.2 zostało uznane zgodnie z rezolucją MEPC.60(33); ☐

.3 zostało uznane zgodnie z rezolucją MEPC.107(49); ☐

.4 zostało uznane zgodnie z rezolucją A.233(VII); ☐

.5 zostało uznane zgodnie z normą krajową nie opartą na rezolucjach A.393(X) lub A.233(VII); ☐

.6 nie zostało uznane ☐

[1] Powołanie się na zalecenia dotyczące międzynarodowych norm wykonania i prób urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i mierników zawartości oleju przyjęte przez Organizację 14 listopada 1977 r. rezolucją A.393(X), która zastąpiła rezolucję A.233(VII). Dalsze powołanie się dotyczy Wytycznych i norm dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem z zęz pomieszczeń maszynowych przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.60(33), która po wejściu w życie 6 lipca 1993 r. zastąpiła rezolucje A.393(X) i A.444(XI), oraz Zmienionych wytycznych i norm dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem z zęz pomieszczeń maszynowych statków przyjętych przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.107(49), która po wejściu w życie w dniu 1 stycznia 2005 r. zastąpiła rezolucje MEPC.60(33), A.393(X) i A.444(XI).

Załącznik I – Uzupełnienie II

2.3.2 Przystawka filtracyjna została uznana zgodnie z rezolucją A.444(XI) ☐

2.3.3 Miernik zawartości oleju:

.1 został uznany zgodnie z rezolucją A.393(X); ☐

.2 został uznany zgodnie z rezolucją MEPC.60(33); ☐

.3 został uznany zgodnie z rezolucją MEPC.107(49); ☐

2.4 Maksymalna wydajność systemu wynosi ..... m^3/h

2.5 Odstępstwo od wymagań prawidła 14:

2.5.1 Zgodnie z prawidłem 14.5 odstępuje się od spełnienia wymagań prawidła 14.1 lub 14.2 w odniesieniu do niniejszego statku

2.5.1.1 Statek jest zatrudniony wyłącznie w podróżach na obszarach specjalnych: ☐

.....

2.5.1.2 Statek jest certyfikowany zgodnie z *Międzynarodowym kodeksem bezpieczeństwa jednostek szybkich* i zatrudniony zgodnie z rozkładem rejsów okrężnych nie przekraczających 24 godzin ☐

2.5.2 Statek jest wyposażony w następujący(e) zbiornik(i) retencyjne o łącznej pojemności wystarczającej dla gromadzenia wszystkich zaolejonych wód zęzowych: ☐

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

2A.1 Wymaga się, aby statek był zbudowany zgodnie z prawidłem 12A oraz statek spełnia wymagania:

ustępu 6 oraz 7 lub 8 (konstrukcja z podwójnym kadłubem) ☐

ustępu 11 (rozwiązania dla przypadkowego wypływu paliwa olejowego) ☐

2A.2 Nie wymaga się, aby statek spełniał postanowienia prawidła 12A ☐

Konwencja MARPOL

3 Środki do gromadzenia i usuwania pozostałości olejowych (szlamu) (prawidło 12) i zbiorniki retencyjne zaolejonej wody zęzowej[1]

3.1 Statek jest wyposażony w następujące zbiorniki pozostałości olejowych (szlamu) do gromadzenia tych pozostałości na statku:

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

3.2 Środki do usuwania pozostałości olejowych (szlamu) gromadzonych w zbiornikach:

3.2.1 Spalarka pozostałości olejowych (szlamu) ..... ☐

3.2.2 Kocioł pomocniczy dostosowany do spalania pozostałości olejowych (szlamu) ☐

3.2.3 Inne akceptowalne środki: ..... ☐

3.3 Statek jest wyposażony w następujące zbiorniki do gromadzenia zaolejonej wody zęzowej:

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

4 Znormalizowane złącze zdawcze (prawidło 13)

4.1 Statek jest wyposażony w rurociąg do zdawania pozostałości olejowych z zęz maszynowni do urządzeń odbiorczych ze znormalizowanym złączem zdawczym zgodnie z prawidłem 13 ☐

5 Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym / zanieczyszczaniu morza (prawidło 37)

5.1 Statek posiada Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym zgodnie z prawidłem 37 ☐

[1] Zbiorniki do gromadzenia wód zęzowych nie są wymagane przez Konwencję, zapisy w tabeli 3.3 nie są obowiązkowe.

Załącznik I – Uzupełnienie II

5.2 Statek posiada Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza zgodnie z prawidłem 37.3 ☐

6 Zwolnienie

6.1 Administracja przyznała zwolnienia od wymagań rozdziału 3 z Załącznika I do Konwencji zgodnie z prawidłem 3.1 w odniesieniu do pozycji wymienionych w następujących punktach tego Opisu: .... ☐

7 Urządzenia równoważne (prawidło 5)

7.1 Administracja zatwierdziła urządzenia równoważne dla niektórych wymagań Załącznika I w odniesieniu do pozycji wymienionych w następujących punktach tego Opisu: .... ☐

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że Opis ten jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydany w .....
(Miejsce wydania Opisu)

....
(Data) *(Podpis osoby upoważnionej wydającej Opis)*

(Pieczęć organu władzy wydającej Opis)

Konwencja MARPOL

Formularz B

Załącznik do *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (Świadectwo IOPP)*

OPIS KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA ZBIORNIKOWCÓW OLEJOWYCH

z uwzględnieniem wymagań Załącznika I do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku (zwanej dalej Konwencją)

UWAGI:

1 Niniejszy formularz należy stosować dla dwóch typów statków wymienionych w Świadectwie, tj. „zbiornikowiec olejowy" i „statek inny niż zbiornikowiec olejowy, ze zbiornikami ładunkowymi, podlegający prawidłu 2.2 z Załącznika I do Konwencji". Dla trzeciego typu statków wymienionego w Świadectwie należy stosować formularz A.

2 Niniejszy Opis powinien być załączony na stałe do Świadectwa. Świadectwo powinno być zawsze dostępne na statku.

3 Jeżeli formularz wypełniony został w języku innym niż angielski, francuski lub hiszpański, to tekst ten powinien zawierać również tłumaczenie na jeden z tych języków.

4 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie", lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".

5 Jeżeli nie określono inaczej, to przywołane w niniejszym Opisie prawidła odnoszą się do Załącznika I do Konwencji, a przywołane rezolucje odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1. Dane statku:

1.1 Nazwa statku .....

1.2 Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

1.3 Port macierzysty .....

1.4 Pojemność brutto .....

1.5 Pojemność ładunkowa statku ..... (m^3)

1.6 Nośność statku ..... (ton) (prawidło 1.23)

1.7 Długość statku ..... (m) (prawidło 1.19)

1.8 Data budowy

Załącznik I – Uzupełnienie II

1.8.1 Data kontraktu na budowę .....

1.8.2 Data położenia stępki albo podobnego etapu budowy statku .....

1.8.3 Data przekazania statku .....

1.9 Znaczna przebudowa statku (jeżeli ma zastosowanie) :

1.9.1 Data kontraktu na przebudowę .....

1.9.2 Data rozpoczęcia przebudowy .....

1.9.3 Data zakończenia przebudowy .....

1.10 Nieprzewidziane opóźnienie przekazania:

1.10.1 Statek został uznany przez Administrację jako „statek przekazany 1 grudnia 1979 r. lub przed tą datą" zgodnie z prawidłem 1.28.1 z powodu nieprzewidzianego opóźnienia przekazania ☐

1.10.2 Statek został uznany przez Administrację jako „zbiornikowiec olejowy przekazany 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą" zgodnie z prawidłem 1.28.3 z powodu nieprzewidzianego opóźnienia przekazania ☐

1.10.3 Statek nie musi spełniać wymagań prawidła 26 z powodu nieprzewidzianego opóźnienia przekazania ☐

1.11 Rodzaj statku:

1.11.1 Ropowiec ☐

1.11.2 Produktowiec ☐

1.11.3 Produktowiec nie przewożący oleju opałowego lub ciężkiego oleju napędowego, jak określono to w prawidle 20.2 lub oleju smarnego ☐

1.11.4 Ropowiec / Produktowiec ☐

1.11.5 Statek kombinowany ☐

1.11.6 Statek inny niż zbiornikowiec olejowy, ze zbiornikami olejowymi, podlegający prawidłu 2.2 z Załącznika I do Konwencji ☐

1.11.7 Zbiornikowiec olejowy przeznaczony do przewozu produktów wymienionych w prawidle 2.4 ☐

Konwencja MARPOL

1.11.8 Statek określony jako „ropowiec" wykorzystujący system mycia zbiorników ropą naftową (COW), jest również określony jako „produktowiec" eksploatowany ze zbiornikami czystego balastu (CBT), dla którego zostało również wydane oddzielne Świadectwo ☐

1.11.9 Statek określony jako „produktowiec" eksploatowany ze zbiornikami czystego balastu (CBT), jest również określony jako „ropowiec" wykorzystujący system mycia zbiorników ropą naftową (COW), dla którego zostało również wydane oddzielne Świadectwo ☐

2 Wyposażenie do kontroli usuwania oleju z zęz pomieszczeń maszynowych i zbiorników paliwowych (prawidła 16 i 14)

2.1 Przewóz balastu wodnego w zbiornikach paliwowych:

2.1.1 Statek może w normalnych warunkach przewozić balast wodny w zbiornikach paliwowych ☐

2.2 Typ zamontowanego filtracyjnego urządzenia odolejającego:

2.2.1 Filtracyjne urządzenie odolejające (15 ppm) (prawidło 14.6) ☐

2.2.2 Filtracyjne urządzenie odolejające (15 ppm) z alarmem i automatycznym urządzeniem zatrzymującym (prawidło 14.7) ☐

2.3 Normy uznania:[1]

2.3.1 Separacyjne/filtracyjne urządzenie odolejające:

.1 zostało uznane zgodnie z rezolucją A.393 (X); ☐

.2 zostało uznane zgodnie z rezolucją MEPC.60(33); ☐

.3 zostało uznane zgodnie z rezolucją MEPC.107(49); ☐

.4 zostało uznane zgodnie z rezolucją A.233(VII); ☐

.5 zostało uznane zgodnie z normą krajową nie opartą na rezolucjach A.393(X) lub A.233(VII); ☐

.6 nie zostało uznane ☐

[1] Powołanie się na zalecenia dotyczące międzynarodowych norm wykonania i prób urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i mierników zawartości oleju przyjęte przez Organizację 14 listopada 1977 r. rezolucją A.393(X), która zastąpiła rezolucję A.233(VII). Dalsze powołanie się dotyczy Wytycznych i norm dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem z zęz pomieszczeń maszynowych przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.60(33), która po wejściu w życie 6 lipca 1993 r. zastąpiła rezolucje A.393(X) i A.444(XI) oraz Zmienionych wytycznych i norm dla urządzeń do ochrony przed zanieczyszczaniem z zęz pomieszczeń maszynowych statków przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.107(49), która, po wejściu w życie 1 stycznia 2005 r., zastąpiła rezolucje MEPC.60(33), A.393(X) i A.444(XI).

Załącznik I – Uzupełnienie II

2.3.2 Przystawka filtracyjna została uznana zgodnie z rezolucją A.444(XI) ☐

2.3.3 Miernik zawartości oleju:

.1 został uznany zgodnie z rezolucją A.393(X); ☐

.2 został uznany zgodnie z rezolucją MEPC.60(33); ☐

.3 został uznany zgodnie z rezolucją MEPC.107(49); ☐

2.4 Maksymalna wydajność systemu wynosi ..... m^3/h

2.5 Odstępstwo od wymagań prawidła 14:

2.5.1 Zgodnie z prawidłem 14.5 odstępuje się od spełnienia wymagań prawidła 14.1 lub 14.2 w odniesieniu do niniejszego statku

Statek jest zatrudniony wyłącznie w podróżach na obszarach specjalnych: ☐

.....

2.5.2 Statek jest wyposażony w następujące zbiornik(i) retencyjne o łącznej pojemności wystarczającej dla gromadzenia wszystkich zaolejonych wód zęzowych: ☐

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

2.5.3 Zamiast zbiorników retencyjnych statek jest wyposażony w instalację do transportu wody zęzowej do zbiornika resztkowego ☐

2A.1 Wymaga się, aby statek był zbudowany zgodnie z prawidłem 12A oraz statek spełnia wymagania:

ustępu 6 oraz 7 lub 8 (konstrukcja z podwójnym kadłubem) ☐

ustępu 11 (rozwiązania dla przypadkowego wypływu paliwa) ☐

2A.2 Nie wymaga się, aby statek spełniał postanowienia prawidła 12A ☐

Konwencja MARPOL

3 Środki do gromadzenia i usuwania pozostałości olejowych (szlamu) (prawidło 12) i zbiorniki retencyjne zaolejonej wody zęzowej[1]

3.1 Statek jest wyposażony w następujące zbiorniki pozostałości olejowych (szlamu) do gromadzenia tych pozostałości na statku:

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

3.2 Środki do usuwania pozostałości olejowych (szlamu) gromadzonych w zbiornikach:

3.2.1 Spalarka pozostałości olejowych (szlamu) ..... ☐

3.2.2 Kocioł pomocniczy dostosowany do spalania pozostałości olejowych (szlamu) ☐

3.2.3 Inne akceptowalne środki: ..... ☐

3.3 Statek jest wyposażony w następujące zbiorniki do gromadzenia zaolejonej wody zęzowej:

Oznaczenie zbiornika	Usytuowanie zbiornika		Objętość [m^3]
	wręgi (od) – (do)	Położenie poprzeczne	
		Objętość całkowita: ..... m^3	

4 Znormalizowane złącze zdawcze (prawidło 13)

4.1 Statek jest wyposażony w rurociąg do zdawania pozostałości olejowych z zęz maszynowni do urządzeń odbiorczych, ze znormalizowanym złączem zdawczym zgodnie z prawidłem 13 ☐

[1] Zbiorniki do gromadzenia wód zęzowych nie są wymagane przez Konwencję, zapisy w tabeli 3.3 nie są obowiązkowe.

Załącznik I – Uzupełnienie II

5 Konstrukcja (prawidła 18, 19, 20, 23, 26, 27 i 28)

5.1 Zgodnie z wymaganiami prawidła 18 statek:

5.1.1 Powinien posiadać SBT, PL i COW ☐

5.1.2 Powinien posiadać SBT i PL ☐

5.1.3 Powinien posiadać SBT ☐

5.1.4 Powinien posiadać SBT lub COW ☐

5.1.5 Powinien posiadać SBT lub CBT ☐

5.1.6 Może nie spełniać wymagań prawidła 18 ☐

5.2 Zbiorniki balastu oddzielonego (SBT):

5.2.1 Statek jest wyposażony w SBT zgodnie z prawidłem 18

5.2.2 Statek jest, zgodnie z prawidłem 18, wyposażony w SBT, które są ochronnie rozmieszczone (PL), zgodnie z prawidłami 18.12 do 18.15

5.2.3 SBT są rozmieszczone jak podano niżej:

Zbiornik	Objętość (m^3)	Zbiornik	Objętość (m^3)
		Objętość całkowita ..... m^3	

5.3 Wyznaczone zbiorniki czystego balastu (CBT):

5.3.1 Statek jest wyposażony w CBT zgodnie z prawidłem 18.8 i może być eksploatowany jako produktowiec ☐

5.3.2 CBT są rozmieszczone jak podano niżej:

Zbiornik	Objętość (m^3)	Zbiornik	Objętość (m^3)
		Objętość całkowita ..... m^3	

5.3.3 Statek jest zaopatrzony w ważną Instrukcję obsługi wyznaczonych zbiorników czystego balastu, wydaną dnia ..... ☐

5.3.4 Statek posiada wspólne rurociągi i pompy do balastowania CBT i do transportu ładunku oleju ☐

5.3.5 Statek posiada oddzielne rurociągi i pompy do balastowania CBT ☐

Konwencja MARPOL

5.4 Mycie ropą naftową (COW):

5.4.1 Statek jest wyposażony w system COW zgodnie z prawidłem 33 ☐

5.4.2 Statek jest wyposażony w system COW zgodnie z prawidłem 33 z wyjątkiem potwierdzenia skuteczności mycia tym systemem zgodnie z prawidłem 33.1 i punktem 4.2.10 Poprawionej specyfikacji COW (rezolucja A.446(XI) zmieniona rezolucjami A.497(XII) A.897(21)) ☐

5.4.3 Statek jest zaopatrzony w ważny Podręcznik eksploatacji i wyposażenia dotyczącego mycia ropą naftową wydany dnia ..... ☐

5.4.4 Statek może nie być, ale jest wyposażony w system COW zgodnie ze wskazaniami dot. bezpieczeństwa w Poprawionej specyfikacji COW (rezolucja A.446(XI) zmieniona rezolucjami A.497(XII) i A.897(21)) ☐

5.5 Zwolnienie z prawidła 18:

5.5.1 Statek jest eksploatowany jedynie pomiędzy ..... ☐
.....
zgodnie z prawidłem 2.5 i dlatego jest zwolniony z wymagań prawidła 18

5.5.2 Statek jest eksploatowany ze specjalną instalacją balastową zgodnie z prawidłem 18.10 i jest zwolniony z wymagań prawidła 18 ☐

5.6 Ograniczenie wielkości i rozmieszczenie zbiorników ładunkowych (prawidło 26):

5.6.1 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z wymaganiami prawidła 26 i statek je spełnia ☐

5.6.2 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z wymaganiami prawidła 26.4 i statek je spełnia (patrz prawidło 2.2) ☐

5.7 Niezatapialność i stateczność (prawidło 28):

5.7.1 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z wymaganiami prawidła 28 i statek je spełnia ☐

5.7.2 Informacje i dane wymagane prawidłem 28.5 zostały dostarczone na statek w zatwierdzonej formie ☐

5.7.3 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z wymaganiami prawidła 27 i statek je spełnia ☐

5.7.4 Informacje i dane wymagane prawidłem 27 dla statków kombinowanych zostały dostarczone na statek w formie pisemnej procedury zatwierdzonej przez Administrację ☐

Załącznik I – Uzupełnienie II

5.7.5 Statek jest wyposażony w zatwierdzony instrument stateczności zgodnie z wymaganiami prawidła 28.6. ☐

5.7.6 Wymagania prawidła 28.6 zostają zniesione w odniesieniu do statku zgodnie z prawidłem 3.6. Stateczność jest weryfikowana za pomocą następujących metod:

.1 stan załadowania tylko do zatwierdzonych warunków określonych w informacji o stateczności przekazanych kapitanowi zgodnie z prawidłem 28.5 ☐

.2 weryfikacja przeprowadzana jest zdalnie w sposób zatwierdzony przez Administrację ☐

.3 stan załadowania odpowiada warunkom dotyczącym ładowania określonym w informacji o stateczności przekazanej kapitanowi zgodnie z prawidłem 28.5 ☐

.4 stan załadowania zgodnie z zatwierdzonymi krzywymi granicznymi wartości KG/GM obejmującymi wszystkie właściwe wymogi w zakresie stateczności w stanie nieuszkodzonym i uszkodzonym, określone w informacji o stateczności przekazanej kapitanowi zgodnie z prawidłem 28.5 ☐

5.8 Konstrukcja podwójnego poszycia kadłuba:

5.8.1 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z prawidłem 19 oraz spełniał wymagania:

.1 ustępu 3 (podwójne poszycie kadłuba) ☐

.2 ustępu 4 (zbiornikowce z pokładem wewnętrznym i podwójnym poszyciem burty) ☐

.3 ustępu 5 (alternatywna metoda uznana przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego) ☐

5.8.2 Wymaga się, by statek był zbudowany zgodnie z wymaganiami prawidła 19.6 i statek je spełnia ☐

5.8.3 Nie wymaga się, by statek spełniał wymagania prawidła 19 ☐

5.8.4 Statek podlega wymaganiom prawidła 20 oraz:

.1 wymaga się, by spełniał wymagania ustępów 2 do 5, 7 i 8 prawidła 19 oraz prawidła 28 w odniesieniu do ustępu 28.7 nie później niż: ..... ☐

.2 zezwala się na dalszą eksploatację statku zgodnie z prawidłem 20.5 do..... ☐

Konwencja MARPOL

.3 zezwala się na dalszą eksploatację statku zgodnie z prawidłem 20.7 do..... ☐

5.8.5 Statek nie podlega wymaganiom prawidła 20:

.1 nośność statku jest mniejsza niż 5000 ton ☐

.2 statek spełnia wymagania prawidła 20.1.2 ☐

.3 statek spełnia wymagania prawidła 20.1.3 ☐

5.8.6 Statek podlega wymaganiom prawidła 21 oraz:

.1 wymaga się, by spełniał wymagania prawidła 21.4 nie później niż:..... ☐

.2 zezwala się na dalszą eksploatację statku zgodnie z prawidłem 21.5 do..... ☐

.3 zezwala się na dalszą eksploatację statku zgodnie z prawidłem 21.6.1 do..... ☐

.4 zezwala się na dalszą eksploatację statku zgodnie z prawidłem 21.6.2 do..... ☐

.5 jest zwolniony z wymagań prawidła 21 zgodnie z prawidłem 21.7.2 ☐

5.8.7 Statek nie podlega wymaganiom prawidła 21: ☐

.1 nośność statku jest mniejsza niż 600 ton ☐

.2 statek spełnia wymagania prawidła 19 (nośność ≥ 5000 ton) ☐

.3 statek spełnia wymagania prawidła 21.1.2 ☐

.4 statek spełnia wymagania prawidła 21.4.2 (600 ≤ nośność ≤ 5000 ton) ☐

.5 statek nie przewozi „oleju ciężkiego" zdefiniowanego w prawidle 21.2 Załącznika I do Konwencji MARPOL ☐

5.8.8 Statek podlega wymaganiom prawidła 22 oraz:

.1 spełnia wymagania prawidła 22.2 ☐

.2 spełnia wymagania prawidła 22.3 ☐

.3 spełnia wymagania prawidła 22.5 ☐

5.8.9 Statek nie podlega wymaganiom prawidła 22 ☐

5.9 Rozwiązania dla przypadkowego wypływu oleju:

5.9.1 Statek spełnia wymagania prawidła 23 ☐

Załącznik I – Uzupełnienie II

6 Zatrzymywanie oleju na statku (prawidła 29, 31 i 32)

6.1 System kontrolno-pomiarowy usuwania oleju:

6.1.1 statek zalicza się do ..... ☐
kategorii zbiornikowcó w zgodnie z definicją w rezolucji A.496(XII) lub A.586(14)[1] (niepotrzebne skreślić)

6.1.2 System kontrolno-pomiarowy usuwania został zatwierdzony zgodnie z rezolucją MEPC.108(49) ☐

6.1.3 System zawiera:

.1 układ kontrolny ☐

.2 układ zliczający ☐

.3 układ liczący ☐

6.1.4 System jest wyposażony:

.1 w blokadę startu ☐

.2 w urządzenie automatycznego zatrzymania ☐

6.1.5 Miernik zawartości oleju jest uznany zgodnie z wymaganiami rezolucji A.393(X) lub A.586(14) lub MEPC.108(49)[2] (niepotrzebne skreślić) i dostosowany do:

.1 ropy naftowej ☐

.2 produktów czarnych ☐

.3 produktów białych ☐

6.1.6 Statek jest wyposażony w instrukcję obsługi urządzenia kontrolno-pomiarowego usuwania oleju ☐

---

[1] Zbiornikowce, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 2 października 1986 r. lub po tej dacie, powinny być wyposażone w system zatwierdzony zgodnie z rezolucją A.586(14).

[2] Dla mierników zawartości oleju zainstalowanych na zbiornikowcach zbudowanych przed 2 października 1986 r. – powołanie się dotyczy międzynarodowych norm wykonania i prób urządzeń do oczyszczania wody zaolejonej i mierników zawartości oleju przyjętych przez Organizację rezolucją A.393(X). Dla mierników zawartości oleju jako elementów systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju zainstalowanych na zbiornikowcach zbudowanych w dniu 2 października 1986 r. lub po tej dacie – powołanie się dotyczy wytycznych i norm dla systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju na zbiornikowcach olejowych przyjętych przez Organizację rezolucją A.586(14). Dla mierników zawartości oleju jako elementów systemu kontrolno-pomia-rowego usuwania oleju zainstalowanych na zbiornikowcach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2005 r. lub po tej dacie – powołanie się dotyczy zmienionych wytycznych i norm dla systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju na zbiornikowcach olejowych przyjętych przez Organizację rezolucją MEPC.108(49).

Konwencja MARPOL

6.2 Zbiorniki resztkowe:

6.2.1 Statek jest wyposażony w ..... wyznaczony(e) zbiornik(i) resztkowy(e) o łącznej objętości ..... m^3, co stanowi .....% objętości ładunkowej oleju zgodnie z:

.1 prawidłem 29.2.3 ☐

.2 prawidłem 29.2.3.1 ☐

.3 prawidłem 29.2.3.2 ☐

.4 prawidłem 29.2.3.3 ☐

6.2.2 Zbiorniki ładunkowe zostały wyznaczone jako zbiorniki resztkowe ☐

6.3 Wskaźnik granicy faz olej-woda:

6.3.1 Statek jest wyposażony we wskaźnik granicy faz olej–woda uznany zgodnie z wymaganiami rezolucji MEPC.5(XIII)[1] ☐

6.4 Zwolnienia z prawideł 29,31 i 32:

6.4.1 Statek jest zwolniony z wymagań prawideł 29, 31 i 32 zgodnie z prawidłem 2.4 ☐

6.4.2 Statek jest zwolniony od wymagań prawidła 29, 31 i 32 zgodnie z prawidłem 2.2 ☐

6.5 Odstępstwo od wymagań prawideł:

6.5.1 Odstępuje się od spełnienia wymagań prawideł 31 i 32 zgodnie z prawidłem 3.5. Statek zatrudniony jest wyłącznie w:

.1 żegludze na trasach określonych w prawidle 2.5 ☐
.....

.2 podróżach na obszarach specjalnych ☐
.....

.3 podróżach w odległości do 50 mil od najbliższego lądu poza obszarami specjalnymi, trwających 72 godz. lub krócej, ograniczonych do: ☐
.....

7 Pompy, instalacje rurociągów i urządzenia zdawcze (prawidło 18)

7.1 Wyloty burtowe oddzielonego balastu są rozmieszczone:

7.1.1 Powyżej linii wodnej ☐

[1] Powołanie się na przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.5(XIII) wymagania techniczne dla wskaźników granicy faz olej–woda.

Załącznik I – Uzupełnienie II

7.1.2 Poniżej linii wodnej ☐

7.2 Wyloty burtowe czystego balastu, inne niż główny, są rozmieszczone:[1] ☐

7.2.1 Powyżej linii wodnej ☐

7.2.2 Poniżej linii wodnej ☐

7.3 Wyloty burtowe, inne niż główny, zanieczyszczonej wody balastowej lub wody zaolejonej pochodzącej z obszaru zbiorników ładunkowych są rozmieszczone:

7.3.1 Powyżej linii wodnej ☐

7.3.2 Poniżej linii wodnej w połączeniu z układem częściowego przepływu zgodnie z prawidłem 30.6.5 ☐

7.3.3 Poniżej linii wodnej ☐

7.4 Usuwanie oleju z pomp i rurociągów ładunkowych (prawidła 30.4 i 30.5)

7.4.1 Środki do osuszania wszystkich pomp ładunkowych i rurociągów oleju po zakończeniu wyładunku:

.1 pozostałości można usunąć do zbiornika ładunkowego lub zbiornika resztkowego ☐

.2 w przypadku zdawania na ląd przewidziany jest specjalny rurociąg o małej średnicy ☐

8 Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym (prawidło 37)

8.1 Statek posiada Okrętowy plan zapobiegania rozlewom lejowym zgodnie z prawidłem 37 ☐

8.2 Statek posiada Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza zgodnie z prawidłem 37.3 ☐

8A Operacje transportu ładunku olejowego ze statku na statek (prawidło 41)

8A.1 Zbiornikowiec olejowy jest wyposażony w Plan operacji ze statku na statek (STS) zgodnie z prawidłem 41. ☐

9 Zwolnienie

9.1 Administracja przyznała zwolnienia od wymagań rozdziału 3 z Załącznika I Konwencji zgodnie z prawidłem 3.1 w odniesieniu

[1] Wykazać tylko te odloty, które mogą być monitorowane.

do pozycji wymienionych w następujących punktach niniejszego Opisu: .....
.....

10 Wyposażenie równoważne (prawidło 5)

10.1 Administracja uznała urządzenia równoważne dla niektórych wymagań Załącznika I w odniesieniu do pozycji wymienionych w następujących punktach niniejszego Opisu:.....
.....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że Opis ten jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydany w .....
(Miejsce wydania Opisu)

(dd/mm/rrrr): ....
(*Data*) (*Podpis osoby upoważnionej wydającej Opis*)

(*Pieczęć organu władzy wydającej Opis*)

Załącznik I – Uzupełnienie III

UZUPEŁNIENIE III

Formularz *Książki zapisów olejowych*

KSIĄŻKA ZAPISÓW OLEJOWYCH

CZĘŚĆ I – Operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych

(Dotyczy wszystkich statków)

Nazwa statku: .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy: .....

Pojemność brutto: .....

Okres od: ..... do: .....

***Uwaga**: Książka zapisów olejowych, Część I* jest przeznaczona dla wszystkich zbiornikowców olejowych o pojemności brutto 150 i większej oraz dla wszystkich statków o pojemności brutto 400 i większej, innych niż zbiornikowce olejowe i służy do zapisywania w niej odnośnych operacji w obrębie pomieszczeń maszynowych. Dla zbiornikowców olejowych należy również prowadzić *Książkę zapisów olejowych, Część II*, służącą do zapisywania odnośnych operacji ładunkowo-balastowych.

WPROWADZENIE

Kolejne strony tej części zawierają pełny wykaz pozycji odpowiadających operacjom wykonywanym w maszynowni, których wykonanie, gdy miało to miejsce, należy wpisać w *Książce zapisów olejowych*, zgodnie z prawidłem 17 z Załącznika I do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (MARPOL 1973/78). Pozycje te zostały zgrupowane w zestawy poszczególnych czynności, z których każdy jest oznaczony za pomocą kodu literowego.

Dokonując wpisów w *Książce zapisów olejowych*, *Część I*, datę, kod literowy oraz numer pozycji należy wpisać w odpowiednich kolumnach, a wymagane szczegóły wpisać chronologicznie w wolnych rubrykach.

Każda zakończona operacja powinna być podpisana i datowana przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za jej wykonanie. Każdą wypełnioną do końca stronę powinien podpisać kapitan statku.

Książka zapisów olejowych, *Część I*, zawiera wiele wzmianek odnoszących się do ilości oleju. Ograniczona dokładność urządzeń do pomiaru objętości zbiornika, zmiany temperatury oraz przylepność wpływają na dokładność odczytów. Wpisy w *Książce zapisów olejowych*, *Część I* powinny to odpowiednio uwzględniać.

W razie przypadkowego lub innego wyjątkowego usunięcia oleju, należy dokonać wpisu do *Książki zapisów olejowych*, *Część I*, o okolicznościach i przyczynach usunięcia.

Każde uszkodzenie filtracyjnego urządzenia odolejającego powinno być wpisane do *Książki zapisów olejowych*, *Część I*.

Wpisy do *Książki zapisów olejowych*, *Część I* na statkach posiadających *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP Certificate)* powinny być dokonywane co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli wpisy dokonywane są również w języku oficjalnym Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Książka zapisów olejowych, Część I powinna być przechowywana w takim miejscu, aby była łatwo dostępna do kontroli w każdym możliwym do przyjęcia czasie oraz, z wyjątkiem statku holowanego bez załogi, powinna być przechowywana na statku. Książka powinna być przechowywana przez okres trzech lat po dokonaniu ostatniego wpisu

Kompetentne władze Rządu Strony niniejszej Konwencji mogą przeprowadzać kontrolę *Książki zapisów olejowych*, *Część I* na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, w czasie gdy statek znajduje się w porcie lub morskiej przystani przeładunkowej i mogą one sporządzać kopie każdego wpisu do tej Książki oraz mogą one żądać od kapitana statku poświadczenia, że taka kopia jest zgodna z oryginałem wpisu. Każda tak sporządzona kopia, uwierzytelniona przez kapitana statku jako zgodna

z oryginałem wpisu do okrętowej *Książki zapisów olejowych, Część I*, powinna być dopuszczona w każdym postępowaniu sądowym jako świadectwo faktów stwierdzonych we wpisie. Kontrola *Książki zapisów olejowych, Część I* oraz pobieranie przez kompetentne władze uwierzytelnionych kopii, zgodnie z niniejszym ustępem, powinny być przeprowadzane tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

WYKAZ CZYNNOŚCI, KTÓRE NALEŻY WPISYWAĆ

(A) Balastowanie lub czyszczenie zbiorników paliwa olejowego

1 Oznaczenie zbiornika(ów), który(e) zabalastowano.
2 Czy był czyszczony od czasu, gdy ostatnio znajdował się w nim olej i jeśli nie był, jaki rodzaj oleju był w nim uprzednio przewożony.
3 Przebieg czyszczenia:
- **.1** pozycja statku i czas rozpoczęcia i zakończenia czyszczenia;
- **.2** oznaczenie zbiornika(ów), w których taka lub inna metoda była stosowana (przepłukiwanie, parowanie, czyszczenie chemikaliami, rodzaj i ilość użytych chemikaliów, w m^3);
- **.3** oznaczenie zbiornika(ów), do których zostały przepompowane popłuczyny oraz ich ilość w m^3.

4 Balastowanie:
- **.1** pozycja statku, czas rozpoczęcia i zakończenia balastowania;
- **.2** ilość balastu, jeżeli zbiorniki nie były czyszczone, w m^3;

(B) Usuwanie brudnego balastu lub popłuczyn ze zbiorników paliwa olejowego, których dotyczy część (A)

5 Oznaczenie zbiornika(ów).
6 Pozycja statku w chwili rozpoczęcia usuwania.
7 Pozycja statku w chwili zakończenia usuwania.
8 Prędkość(i) statku w czasie usuwania.
9 Sposób usuwania:
- **.1** przez urządzenie filtracyjne 15 ppm;
- **.2** do urządzeń odbiorczych.

10 Usunięta ilość, m^3.

(C) Gromadzenie, przepompowanie i usuwanie pozostałości olejowych (szlamu)

11 Gromadzenie pozostałości olejowych (szlamu).

Ilość pozostałości olejowych (szlamu) zatrzymanych na statku. Ilość ta powinna być odnotowywana raz na tydzień[1]: (oznacza to, że ilość tę należy odnotowywać raz na tydzień nawet jeśli podróż trwa dłużej niż jeden tydzień.)

.1 oznaczenie zbiornika(ów)

.2 pojemność zbiornika(ów) ..... m^3

.3 całkowita zatrzymana ilość..... m^3

.4 ilość odpadów zgromadzonych ręcznie..... m^3

(Operator rozpoczyna ręczne gromadzenie pozostałości olejowych (szlamu) kiedy są one przepompowywane do zbiornika(ów) pozostałości olejowych (szlamu)).

12 Sposoby przepompowywania lub usuwana pozostałości olejowych (szlamu):

Podaj ilość pozostałości olejowych przepompowanych lub usuniętych ze statku, opróżnione zbiorniki oraz zawartość pozostałą w zbiornikach w m^3:

.1 do urządzeń odbiorczych (podać nazwę portu)[2]

.2 do innego(ych) zbiornika(ów) (podać oznaczenie zbiornika(ów) i całkowitą ich zawartość);

.3 ilość spalona (podać całkowity czas operacji);

.4 inny sposób (podać jaki).

(D) Nieautomatyczne rozpoczęcie usuwania za burtę, przepompowywania lub usuwania w inny sposób wody zęzowej zgromadzonej w pomieszczeniach maszynowych

13 Ilość usunięta, przepompowana lub zdana, w m^3.[3]

14 Czas usunięcia, przepompowania lub zdania (start, stop).

15 Sposób usunięcia, przepompowania lub zdania:

.1 poprzez urządzenie filtracyjne 15 ppm (podaj pozycję rozpoczęcia i zakończenia);

.2 do urządzeń odbiorczych (podać nazwę portu) [2)] ;

---

[1] Tylko zbiorniki wymienione w punkcie 3.1 formularzy A i B uzupełnienia do Świadectwa, używane do gromadzenia pozostałości olejowych (szlamu).

[2] Kapitan statku powinien otrzymać od operatora urządzeń odbiorczych, wliczając barki i cysterny samochodowe, potwierdzenie lub zaświadczenie wyszczególniające ilość przekazanych popłuczyn, brudnego balastu, pozostałości lub mieszanin oleistych oraz czas i datę przekazania. Potwierdzenie to lub zaświadczenie, jeżeli dołączone do *Książki zapisów olejowych, Część I*, może pomóc kapitanowi statku w wykazaniu, że jego statek nie uczestniczył w domniemanym wypadku zanieczyszczenia. Potwierdzenie to lub zaświadczenie powinno być przechowywane na statku wraz z *Książką zapisów olejowych, Część I*.

[3] W przypadku usuwania lub zdawania wody zęzowej ze zbiornika(ów) retencyjnego(ych), podaj oznaczenie i pojemność zbiornika retencyjnego oraz zawartość pozostałą w zbiorniku retencyjnym.

.3 do zbiornika resztkowego lub retencyjnego lub innego zbiornika(ów) (wskaż zbiornik(i); podaj oznaczenie zbiornika(ów), podaj całkowitą ilość pozostałą w zbiorniku(ach), w m^3).

(E) Automatyczne rozpoczęcie usuwania za burtę, przepompowywania lub usuwania w inny sposób wody zęzowej zgromadzonej w pomieszczeniach maszynowych

16 Czas i pozycja statku kiedy system został uruchomiony w automatycznym trybie pracy w celu usunięcia za burtę przez urządzenie filtracyjne 15 ppm.

17 Czas uruchomienia systemu w automatycznym trybie pracy w celu przepompowania wody zęzowej do zbiornika retencyjnego (podać oznaczenie zbiornika).

18 Czas przełączenia systemu na sterowanie ręczne.

(F) Stan filtracyjnego urządzenia odolejającego

19 Czas uszkodzenia systemu [1]

20 Czas przywrócenia sprawności systemu

21 Przyczyna uszkodzenia

(G) Awaryjne lub inne wyjątkowe usunięcie oleju

22 Czas zdarzenia

23 Miejsce lub pozycja statku w chwili powstania zdarzenia

24 Przybliżona ilość i rodzaj oleju

25 Okoliczności usunięcia lub wycieku, przyczyny tego oraz uwagi ogólne.

(H) Bunkrowanie paliwa lub oleju smarnego luzem

26 Bunkrowanie:

.1 Miejsce bunkrowania

.2 Czas bunkrowania

.3 Rodzaj i ilość paliwa, oznaczenie zbiornika(ów), (podaj ilość o jaką dopełniono (w tonach) oraz całkowitą zawartość zbiornika(ów)).

.4 Rodzaj i ilość oleju smarnego, oznaczenie zbiornika(ów), (podaj ilość o jaką dopełniono (w tonach) oraz całkowitą zawartość zbiornika(ów)).

[1] Stan filtracyjnego urządzenia odolejającego obejmuje również urządzenie alarmowe i zatrzymujące zrzut, jeżeli mają zastosowanie.

Konwencja MARPOL

(I) Czynności dodatkowe i uwagi ogólne:

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

OPERACJE W OBRĘBIE MASZYNOWNI

Data	Kod (litera)	Pozycja (numer)	Zapisy czynności/ podpis oficera odpowiedzialnego

Podpis kapitana .....

Załącznik I – Uzupełnienie III

KSIĄŻKA ZAPISÓW OLEJOWYCH

CZĘŚĆ II – Operacje ładunkowo-balastowe

(Dotyczy zbiornikowców olejowych)

Nazwa statku: .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy: .....

Pojemność brutto: .....

Okres od: ..... do: .....

Uwaga: Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 ton rejestrowych i większej powinien być zaopatrzony w *Książkę zapisów olejowych, Część II* w celu zapisywania w niej odpowiednich operacji ładunkowo-balastowych. Każdy taki zbiornikowiec powinien również posiadać *Książkę zapisów olejowych, Część I* w celu zapisywania w niej odpowiednich operacji wykonanych w obrębie pomieszczeń maszynowych.

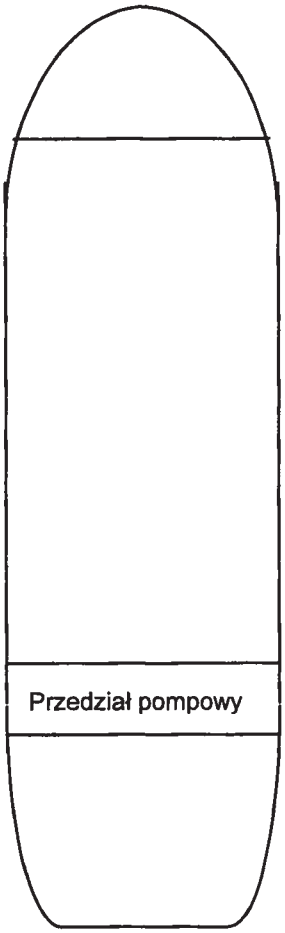
Konwencja MARPOL

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

PLAN ROZMIESZCZENIA ZBIORNIKÓW ŁADUNKOWYCH I RESZTKOWYCH

(wypełnić na statku)



Oznaczenie zbiorników	Objętość
Głębokość zbiornika(ów) resztkowego(ych)	

(Podaj objętość każdego zbiornika oraz głębokość zbiornika(ów) resztkowego(ych))

Załącznik I – Uzupełnienie III

WPROWADZENIE

Kolejne strony tej części zawierają pełny wykaz pozycji odpowiadających operacjom ładunkowym i balastowym, których wykonanie, gdy miało to miejsce, należy wpisać w *Książce zapisów olejowych, Część II,* zgodnie z prawidłem 36 z Załącznika I do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (MARPOL 1973/78). Pozycje te zostały zgrupowane w zestawy poszczególnych czynności, z których każdy jest oznaczony za pomocą kodu literowego.

Dokonując wpisów w Książce zapisów olejowych, Część II, datę, kod literowy oraz numer pozycji należy wpisać w odpowiednich kolumnach, a wymagane szczegóły wpisać chronologicznie w wolnych rubrykach.

Każda zakończona operacja powinna być podpisana i datowana przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za jej wykonanie. Każdą wypełnioną do końca stronę powinien podpisać kapitan statku.

W odniesieniu do zbiornikowców olejowych zatrudnionych na specyficznych trasach zgodnie z prawidłem 2.5 z Załącznika I Konwencji MARPOL 73/78, odnoszące się do tego zapisy w *Książce zapisów olejowych, Część II* powinny być potwierdzone przez kompetentne władze Państwa portu.[1]

Książka zapisów olejowych, Część II zawiera wiele wzmianek odnoszących się do ilości oleju. Ograniczona dokładność urządzeń do pomiaru objętości zbiornika, zmiany temperatury oraz przylepność wpływają na dokładność odczytów. Wpisy w *Książce zapisów olejowych, Część II* powinny to odpowiednio uwzględniać.

W razie przypadkowego lub innego wyjątkowego usunięcia oleju, należy dokonać wpisu do *Książki zapisów olejowych, Część II* o okolicznościach i przyczynach usunięcia.

Każde uszkodzenie systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju powinno być wpisane do *Książki zapisów olejowych, Część II.*

Wpisy do *Książki zapisów olejowych, Część II* na statkach posiadających *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP Certificate)* powinny być dokonywane co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli wpisy dokonywane są również w języku oficjalnym Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Książka zapisów olejowych, Część II powinna być przechowywana w takim miejscu, aby była łatwo dostępna do kontroli w każdym możliwym do przyjęcia czasie oraz, z wyjątkiem statku holowanego bez załogi, powinna być przechowywana na statku. Książka powinna być przechowywana przez okres trzech lat po dokonaniu ostatniego wpisu

[1] Niniejsze zdanie powinno być wpisane tylko w *Książce zapisów olejowych* zbiornikowca olejowego zatrudnionego w przewozach na określonych trasach.

Kompetentne władze Rządu Strony niniejszej Konwencji mogą przeprowadzać kontrolę *Książki zapisów olejowych, Część II* na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, w czasie gdy statek znajduje się w porcie lub morskiej przystani przeładunkowej i mogą one sporządzać kopie każdego wpisu do tej Książki oraz mogą żądać od kapitana statku poświadczenia, że taka kopia jest zgodna z oryginałem wpisu. Każda tak sporządzona kopia, uwierzytelniona przez kapitana statku jako zgodna z oryginałem wpisu do okrętowej *Książki zapisów olejowych, Część II*, powinna być dopuszczona w każdym postępowaniu sądowym jako świadectwo faktów stwierdzonych we wpisie. Kontrola *Książki zapisów olejowych, Część II* oraz pobieranie przez kompetentne władze uwierzytelnionych kopii, zgodnie z niniejszym ustępem, powinny być przeprowadzane tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

WYKAZ CZYNNOŚCI, KTÓRE NALEŻY WPISYWAĆ

(A) Załadunek ładunku olejowego

1 Miejsce załadunku.
2 Rodzaj ładowanego oleju i oznaczenie zbiornika(ów).
3 Całkowita ilość załadowanego oleju (podaj ilość dodaną w m^3 przy 15 °C i zawartość łączną zbiornika(ów), w m^3).

(B) Wewnętrzne przemieszczanie ładunku olejowego w czasie podróży

4 Oznaczenie zbiornika(ów):
.1 z:
.2 do: (określić przepompowaną i łączną zawartość zbiornika(ów) w m^3).
5 Czy zbiornik(i), których dotyczy punkt 4.1 był(y) opróżniony(e)? (Jeżeli nie podaj ilość pozostałą, w m^3).

(C) Wyładunek ładunku olejowego

6 Miejsce wyładunku.
7 Oznaczenie zbiornika(ów), z którego(ych) wyładowano olej.
8 Czy zbiornik(i) był(y) opróżniony(e)? (Jeżeli nie, podaj ilość pozostałą w m^3).

(D) Mycie ropą naftową (dotyczy tylko zbiornikowców z COW)
(Należy wypełnić dla każdego zbiornika, który był myty ropą naftową)

9 Port, w którym przeprowadzono mycie ropą naftową lub pozycja statku, jeżeli mycie przeprowadzono między dwoma portami wyładunkowymi.

Załącznik I – Uzupełnienie III

10 Oznaczenie zbiornika(ów) wymytego(ych)[1].
11 Liczba pracujących maszyn myjących.
12 Czas rozpoczęcia mycia.
13 Sposób mycia[2].
14 Ciśnienie w rurociągu systemu mycia.
15 Czas zakończenia mycia lub przerwania mycia.
16 Określić metodę sprawdzenia, czy zbiornik(i) jest (są) wolny(e) od osadu.
17 Uwagi[3].

(E) Balastowanie zbiorników ładunkowych

18 Pozycja statku w chwili rozpoczęcia i zakończenia balastowania
19 Czynności przy balastowaniu:
.1 oznaczenia zbiornika(ów) balastowanego(ych).
.2 godzina rozpoczęcia i zakończenia; oraz
.3 ilość przyjętego balastu. Podaj całkowitą ilość balastu w każdym zbiorniku włączonym do czynności balastowych, w m^3.

(F) Balastowanie wyznaczonych zbiorników czystego balastu (dotyczy tylko zbiornikowców CBT)

20 Oznaczenie zbiornika(ów) balastowanego(ych).
21 Pozycja statku w czasie gdy została pobrana woda przeznaczona do przepłukania lub port, w którym pobrano balast do wyznaczonego(ych) zbiornika(ów) czystego balastu.
22 Pozycja statku w czasie gdy dokonano przepłukania pompy(pomp) i rurociągów ładunkowych z odprowadzeniem popłuczyn do zbiornika resztkowego.
23 Ilość wody zaolejonej, która po przepłukaniu rurociągów, została przepompowana do zbiornika resztkowego lub zbiornika(ów) ładunkowego(ych) czasowo wyznaczonego(ych) jako resztkowy(e), (podać który(e). Określić ilość całkowitą, w m^3.
24 Pozycja statku w czasie gdy dokonano przyjęcia dodatkowego balastu do wyznaczonego(ych) zbiornika(ów) czystego balastu.

---

1 Jeżeli pojedynczy zbiornik posiada więcej maszyn myjących niż zgodnie z *Podręcznikiem eksplo-atacji i wyposażenia* może jednocześnie pracować, to wtedy sekcja zbiornika, która została wymyta ropą naftową powinna być oznaczona np. „Nr 2 centralny, część dziobowa".

2 Należy wpisywać zgodnie z *Podręcznikiem eksploatacji i wyposażenia*, czy została zastosowana jednostopniowa bądź też wielostopniowa metoda mycia. Jeżeli została zastosowana metoda wie-lostopniowa, to należy podać, dla poszczególnych stopni programu, łuk w pionie, pokryty przez maszyny oraz ilość cykli mycia przy takim łuku.

3 Jeżeli programy podane w *Podręczniku eksploatacji i wyposażenia* nie zostały po kolei wykonane, to wtedy w pozycji „Uwagi" należy podać tego przyczyny.

Konwencja MARPOL

25 Czas i pozycja statku w chwili gdy zostały zamknięte zawory oddzielające wyznaczone zbiorniki czystego balastu od rurociągów ładunkowych i resztkowych.

26 Ilość przyjętego na statek czystego balastu, w m^3.

(G) Czyszczenie zbiorników ładunkowych

27 Oznaczenie czyszczonego(ych) zbiornika(ów).

28 Port lub pozycja statku.

29 Czas trwania oczyszczania.

30 Metoda oczyszczania[1]

31 Popłuczyny po myciu przepompowano do:

.1 urządzeń odbiorczych (podaj port oraz ilość, w m^3) [2];

.2 zbiornika(ów) resztkowego(ych) lub zbiornika(ów) ładunkowego(ych) wyznaczonego(ych) jako zbiornik(i) resztkowy(e) (podaj oznaczenia zbiornika(ów), podaj ilość przepompowaną i całkowitą, w m^3).

(H) Usuwanie brudnego balastu

32 Oznaczenie zbiornika(ów).

33 Czas i pozycja statku w chwili rozpoczęcia usuwania do morza.

34 Czas i pozycja statku w chwili zakończenia usuwania do morza.

35 Ilość usunięta do morza, w m^3.

36 Prędkość(i) statku w czasie usuwania.

37 Czy w czasie usuwania pracował system kontrolno-pomiarowy usuwania?

38 Czy regularnie kontrolowano wypływ oraz powierzchnię wody w miejscu usuwania?

39 Ilość zaolejonej wody przepompowanej do zbiornika(ów) resztkowego(ych) (podaj oznaczenie zbiornika(ów) resztkowego(ych)). Podaj całkowitą ilość, w m^3.

40 Usunięcie do lądowego urządzenia odbiorczego (podaj port i ilość przekazaną, w m^3) [3].

---

[1] Ręczne zmywanie wężami, mycie za pomocą maszyn myjących i/lub czyszczenie chemiczne. W przypadku zastosowania czyszczenia chemicznego, należy podać rodzaj i ilość zastosowanych chemikaliów.

[2] Kapitanowie statków powinni otrzymać od operatora urządzeń odbiorczych, wliczając tu barki i cysterny samochodowe, potwierdzenie lub zaświadczenie wyszczególniające ilość popłuczyn, ilości przekazanego balastu brudnego, resztek lub mieszanin oleistych oraz czas i datę przekazania. Potwierdzenie to lub zaświadczenie, jeżeli dołączone do *Książki zapisów olejowych, Część II*, pomoże kapitanowi statku w wykazaniu, że jego statek nie uczestniczył w domniemanym wypadku zanieczyszczenia. Potwierdzenie to lub zaświadczenie powinno być przechowywane na statku wraz z *Książką zapisów olejowych, Część II*.

[3] j.w.

Załącznik I – Uzupełnienie III

(I) Usuwanie do morza wody ze zbiorników resztkowych

41 Oznaczenie zbiornika(ów) resztkowego(ych).
42 Czas osadzania liczony od ostatniego wprowadzenia resztek, lub
43 Czas osadzania liczony od ostatniego usunięcia.
44 Czas i pozycja statku w chwili rozpoczęcia usuwania.
45 Ulaż przy zapełnieniu zbiornika w chwili rozpoczęcia usuwania.
46 Ulaż do warstwy granicznej olej/woda w chwili rozpoczęcia usuwania.
47 Ogólna ilość usuniętej wody, w m^3 oraz natężenie usuwania, w m^3/godz.
48 Końcowa ilość usuniętej wody, w m^3 oraz natężenie usuwania, w m^3/godz.
49 Czas i pozycja statku w chwili zakończenia usuwania.
50 Czy w czasie usuwania pracował system kontrolno-pomiarowy usuwania?
51 Ulaż do warstwy granicznej olej/woda w chwili zakończenia usuwania.
52 Prędkość(i) statku w czasie usuwania.
53 Czy regularnie kontrolowano wypływ oraz powierzchnię wody w miejscu usuwania?
54 Potwierdź, że wszystkie zawory systemu rurociągów okrętowych, które były używane zostały zamknięte po zakończeniu usuwania ze zbiornika(ów) resztkowego(ych).

(J) Gromadzenie, przepompowywanie i usuwanie pozostałości oraz mieszanin oleistych, z którymi nie postąpiono w inny sposób

55 Oznaczenie zbiorników.
56 Ilość przepompowana lub usunięta z każdego ze zbiorników. (Podaj ilość zgromadzoną, w m^3).
57 Sposób pozbycia się:
.1 do urządzeń odbiorczych (określ port i ilość przekazaną)
.2 zmieszanie z ładunkiem (podaj ilość);
.3 przepompowanie do lub z innego(ych) zbiornika(ów), w tym przepompowanie z pomieszczeń maszynowych pozostałości olejowych (szlamu) i ze zbiorników retencyjnych zaolejonej wody zęzowej (oznacz zbiornik(i); podaj ilość przepompowaną i całkowitą zawartość zbiornika(ów), w m^3); oraz
.4 inny sposób (podaj jaki), podaj ilość usuniętą, w m^3.

(K) Usuwanie czystego balastu ze zbiorników ładunkowych

58 Pozycja statku w chwili rozpoczęcia usuwania czystego balastu.
59 Oznaczenie zbiornika(ów), z którego(ych) usunięto balast.
60 Czy po zakończeniu zbiornik(i) był(y) pusty(e)?

61 Pozycja statku po zakończeniu usuwania, jeśli się ona różni od zapisu 58.

62 Czy regularnie kontrolowano wypływ oraz powierzchnię wody w miejscu usuwania?

(L) Usuwanie balastu z wyznaczonych zbiorników czystego balastu (dotyczy tylko zbiornikowców z CBT)

63 Oznaczenie zbiorników, które zostały opróżnione.

64 Czas i pozycja statku w chwili rozpoczęcia usuwania czystego balastu do morza.

65 Czas i pozycja statku w chwili zakończenia usuwania do morza.

66 Usunięta ilość, w m^3:

.1 do morza; lub

.2 do urządzeń odbiorczych (podaj port)[1].

67 Czy były jakieś oznaki zanieczyszczenia balastu olejem przed lub w czasie trwania usuwania do morza?

68 Czy usuwanie było kontrolowane przy pomocy miernika zawartości oleju?

69 Czas i pozycja statku w chwili, gdy po zakończeniu usuwania balastu zamknięto zawory oddzielające wyznaczone zbiorniki czystego balastu od rurociągów ładunkowych i resztkowych.

(M) Stan systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju

70 Czas uszkodzenia systemu

71 Czas przywrócenia sprawności systemu

72 Przyczyna uszkodzenia

(N) Awaryjne lub inne wyjątkowe okoliczności usunięcia oleju

73 Czas zdarzenia.

74 Port lub pozycja statku w chwili powstania zdarzenia.

75 Przybliżona ilość, w m^3 oraz rodzaj oleju.

76 Okoliczności usunięcia lub wycieku, przyczyny tego oraz uwagi ogólne.

(O) Czynności dodatkowe i uwagi ogólne

ZBIORNIKOWCE ZATRUDNIONE W PRZEWOZACH NA OKREŚLONYCH TRASACH

(P) Załadunek wody balastowej

77 Oznaczenie zbiornika(ów), który(e) balastowano.

78 Pozycja statku w czasie przyjmowania balastu.

[1] Przypis jak do p. 31.1 i 40.

Załącznik I – Uzupełnienie III

79 Całkowita ilość przyjętego balastu, w m^3.
80 Uwagi.

(Q) Przemieszczanie wody balastowej wewnątrz statku

81 Przyczyny przemieszczania.

R) Usuwanie wody balastowej do urządzenia odbiorczego

82 Port(y), gdzie woda balastowa została usunięta.
83 Nazwa lub oznaczenie instalacji odbiorczej.
84 Całkowita ilość usuniętej wody balastowej, w m^3.
85 Data, podpis i pieczęć przedstawiciela władz portowych.

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

OPERACJE ŁADUNKOWO-BALASTOWE (ZBIORNIKOWCE OLEJOWE)

Data	Kod (litera)	Pozycja (numer)	Zapisy czynności/ podpis oficera odpowiedzialnego

Podpis kapitana statku .....

Załącznik II

Przepisy o kontroli zanieczyszczania szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem

ZAŁĄCZNIK II DO KONWENCJI MARPOL 73/78

Przepisy o kontroli zanieczyszczania szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem

ROZDZIAŁ 1

Postanowienia ogólne

Prawidło 1
Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1 *Data rocznicowa* oznacza dzień i miesiąc każdego roku, które odpowiadają dacie upływu ważności *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.*

2 *Rurociągi związane* oznacza rurociąg od punktu ssącego w zbiorniku ładunkowym do używanego do wyładunku przyłącza z lądu i obejmuje wszystkie rurociągi statkowe, pompy i filtry, które są połączone z rurociągiem wyładunkowym.

3 *Woda balastowa*

Czysty balast oznacza balast przewożony w zbiorniku, który po ostatnim przewozie ładunku zawierającego substancje kategorii X, Y, lub Z został dokładnie oczyszczony i powstałe przy tym pozostałości zostały usunięte, a zbiornik opróżniony zgodnie z odpowiednimi wymaganiami niniejszego Załącznika.

Oddzielony balast oznacza całkowicie oddzieloną od systemu ładunkowego i paliwa olejowego wodę balastową, wprowadzoną do zbiornika na stałe przeznaczonego do przewozu balastu lub do przewozu balastu albo ładunków innych niż olej lub szkodliwe substancje ciekłe w różny sposób zdefiniowane w Załącznikach do niniejszej Konwencji.

4 *Kodeksy chemikaliowców*

Kodeks chemikaliowców[1] oznacza *Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem*, przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.20(22) wraz z późniejszymi poprawkami pod warunkiem, że poprawki te zostaną przyjęte i wprowadzone w życie zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji odnoszącymi się do procedury wprowadzenia poprawek do Uzupełnienia do Załącznika.

---

[1] Przypisek tłumacza: tytuł angielski: "International Code for the Construction of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk", w skrócie "BCH Code", obowiązuje dla zbiornikowców-chemikaliowców zbudowanych przed 1.07.1986 r.

Konwencja MARPOL

Międzynarodowy kodeks chemikaliowców[1] oznacza *Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem* przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.19(22) wraz z późniejszymi poprawkami, pod warunkiem że poprawki te zostaną przyjęte i wprowadzone w życie zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji, odnoszącymi się do procedury wprowadzania poprawek do Uzupełnienia do Załącznika.

5 *Głębokość wody* oznacza głębokość wody na mapach.

6 *W drodze* oznacza, że statek porusza się po morzu kursem lub kursami, włączając w to zboczenie z najkrótszej prostej drogi, które tak dalece jak to możliwe dla celów nawigacji, spowodują jakikolwiek zrzut, który może rozprzestrzenić się po tak znacznym obszarze morza jak to jest tylko możliwe i wykonalne.

7 *Substancje ciekłe* są to takie substancje, których prężność pary nie przekracza 0,28 MPa ciśnienia absolutnego w temperaturze 37,8°C.

8 *Podręcznik* oznacza Podręcznik procedur i instalacji zgodny z wzorcem zamieszczonym w Uzupełnieniu 6 do niniejszego Załącznika.

9 *Najbliższy ląd.* Termin *od najbliższego lądu* oznacza: od linii podstawowej, od której, zgodnie z prawem międzynarodowym, ustala się morze terytorialne danego terytorium, z wyjątkiem przypadku odnoszącego się do północnowschodniego wybrzeża Australii, gdy dla celów niniejszej Konwencji termin „od najbliższego lądu" oznacza od linii wytyczonej z punktu na wybrzeżu Australii o szerokości płd. 11°00′ i długości wsch. 142°08′,
do punktu o szerokości płd. 10°35′ i długości wsch. 141°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°00′ i długości wsch. 142°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°10′ i długości wsch. 143°52′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°00′ i długości wsch. 144°30′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°41′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 13°00′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 15°00′ i długości wsch. 146°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 17°30′ i długości wsch. 147°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 21°00′ i długości wsch. 152°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 24°30′ i długości wsch. 154°00′,
stamtąd do punktu na wybrzeżu Australii o szerokości płd. 24°42′ i długości wsch. 153°15′.

10 *Szkodliwa substancja ciekła* oznacza każdą substancję wymienioną w kolumnie „kategoria zanieczyszczenia" w rozdziale 17 lub 18 *Międzyna-*

[1] Przypisek tłumacza: tytuł angielski: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, skrót IBC Code, obowiązuje dla wszystkich zbiornikowców-chemikaliwców zbudowanych w dniu 1.07.1986 r. i po tej dacie.

rodowego kodeksu chemikaliowców lub tymczasowo sklasyfikowaną według wymagań prawidła 6.3 jako należącą do kategorii X, Y lub Z.

11 *PPM* oznacza ml/m^3.

12 *Pozostałość* oznacza każdą szkodliwą substancję ciekłą, która pozostaje do usunięcia.

13 *Mieszanina pozostałości z wodą* oznacza pozostałość, do której została dodana woda w jakimkolwiek celu (np. mycie zbiornika, balastowanie, pozostałe w zęzie popłuczyny).

14.1 *Budowa statku*

Statek zbudowany oznacza statek, którego stępka została położona lub który znajduje się w podobnym stadium budowy. Statek przebudowany na chemikaliowiec, bez względu na datę budowy, powinien być traktowany jako chemikaliowiec budowany w dniu zakończenia przebudowy. Postanowienie odnoszące się do przebudowy statku na chemikaliowiec nie będzie miało zastosowania w przypadku przeprowadzenia zmian na statku spełniającym wszystkie następujące warunki:

.1 statek jest zbudowany przed 1 lipca 1986 r.; oraz

.2 statek jest certyfikowany, zgodnie z postanowieniami *Kodeksu chemikaliowców*, do przewozu wyłącznie tych substancji, które wymienione są w *Kodeksie* jako substancje niebezpieczne z punktu widzenia ochrony środowiska.

14.2 *Podobne stadium budowy* oznacza stan, w którym:

.1 budowę można zidentyfikować jako budowę określonego statku; i

.2 rozpoczął się montaż statku obejmujący co najmniej 50 ton lub 1% założonej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, w zależności od tego, która wielkość jest mniejsza.

14 *Zestalające się/niezestalające się*

15.1 *Substancja zestalająca się* oznacza szkodliwą substancję ciekłą, która:

.1 w przypadku substancji o punkcie topnienia niższym niż 15°C, posiada podczas wyładunku temperaturę niższą niż 5°C powyżej jej punktu topnienia; lub

.2 w przypadku substancji o punkcie topnienia równym lub wyższym niż 15°C posiada podczas wyładunku temperaturę niższą niż 10°C powyżej jej punktu topnienia.

15.2 *Substancja niezestalająca się* oznacza szkodliwą substancję ciekłą, która nie jest substancją zestalającą się.

16 *Zbiornikowiec*

16.1 *Chemikaliowiec* oznacza statek zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem każdego produktu wymienionego w rozdziale 17 *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców.*

Konwencja MARPOL

16.2 *Zbiornikowiec do przewozu szkodliwych substancji ciekłych (zbiornikowiec NLS)*[1] oznacza statek zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem w charakterze ładunku szkodliwych substancji ciekłych i obejmuje „zbiornikowiec olejowy" zdefiniowany w Załączniku I do niniejszej Konwencji wówczas, gdy jest on certyfikowany do przewozu luzem w charakterze ładunku lub części ładunku szkodliwych substancji ciekłych.

17 *Lepkość*

17.1 *Substancja o wysokiej lepkości* oznacza szkodliwą substancję ciekłą kategorii X lub Y o lepkości równej lub wyższej niż 50 mPa·s w temperaturze wyładunku.

17.2 *Substancja o niskiej lepkości* oznacza szkodliwą substancję ciekłą, która nie jest substancją o wysokiej lepkości.

18 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

19 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację[2].

20 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

21 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 2
Zastosowanie

1 Jeśli wyraźnie nie ustalono inaczej, postanowienia niniejszego Załącznika mają zastosowanie do wszystkich statków przewożących luzem szkodliwe substancje ciekłe.

2 Jeżeli ładunek, którego dotyczą postanowienia Załącznika I do niniejszej Konwencji, jest przewożony w przestrzeni ładunkowej zbiornikowca NLS, wówczas mają również zastosowanie odpowiednie wymagania Załącznika I do niniejszej Konwencji.

Prawidło 3
Wyjątki

1 Odnoszące się do zasad usuwania do morza wymagania niniejszego Załącznika nie będą miały zastosowania do usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje, gdy takie usuwanie:

---

[1] Przypisek tłumacza: określenie w języku angielskim – *NLS tanker*.

[2] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

.1 jest konieczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

.2 wynika z uszkodzenia statku lub jego urządzeń:

.2.1 pod warunkiem, że po zaistnieniu uszkodzenia lub wykryciu zrzutu zostały podjęte wszelkie rozsądne środki w celu zapobieżenia wyciekowi lub zmniejszenia jego rozmiarów do minimum; ale

2.2 z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali z zamiarem powodowania uszkodzenia lub lekkomyślnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi; albo

.3 odbywa się za zgodą Administracji i wykorzystuje się je do zwalczania szczególnych przypadków zanieczyszczeń w celu zmniejszenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem. Na każde takie usunięcie należy uzyskać zgodę każdego Rządu, pod którego jurysdykcją zamierza się dokonać usunięcia.

Prawidło 4
Zwolnienia

1 W odniesieniu do poprawek dotyczących wymagań przewozowych w związku z podwyższeniem kategorii substancji, zastosowanie mają następujące postanowienia:

.1 jeżeli poprawka do niniejszego Załącznika i *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców* lub *Kodeksu chemikaliowców* powoduje zmiany konstrukcyjne lub wyposażeniowe i instalacyjne wynikające ze zwiększenia wymagań dla przewozu pewnych substancji, to Administracja może złagodzić lub opóźnić na czas określony zastosowanie takiej poprawki dla statków zbudowanych przed datą wejścia w życie tej poprawki, jeśli natychmiastowe zastosowanie takiej poprawki uznaje się za nierozsądne lub niewykonalne. Złagodzenie takie powinno być określone w odniesieniu do każdej substancji.

.2 Administracja zezwalająca w myśl tego ustępu na złagodzenie zastosowania poprawki powinna przesłać do Organizacji raport z podaniem szczegółowych danych o statku lub statkach, do których to się odnosi, towarów, do przewozu których są certyfikowane, szlaku handlowego, na którym każdy statek pływa i o uzasadnieniu złagodzenia w celu rozesłania Stronom Konwencji do ich wiadomości i podjęcia właściwych działań, jeśli zajdzie tego potrzeba oraz powinna zaznaczyć to zwolnienie na Świadectwie, zgodnie z prawidłem 7 lub 9 niniejszego Załącznika.

.3 Niezależnie od powyższego, Administracja może zwolnić statek z wymagań przewozowych zawartych w prawidle 11 dla statków certyfikowanych do przewozu indywidualnie określonych olejów roślinnych, oznaczonych odnośnym przypisem w rozdziale 17 *Kodeksu IBC*, o ile statek odpowiada poniższym warunkom:

Konwencja MARPOL

.3.1 z zastrzeżeniem postanowień niniejszego prawidła, zbiornikowiec NLS powinien spełniać wszystkie wymagania dla zbiornikowca typu 3, jak określono w *Kodeksie IBC*, z wyjątkiem usytuowania zbiorników ładunkowych;

3.2 zgodnie z tym prawidłem, zbiorniki ładunkowe powinny być rozmieszczone wewnątrz, w podanych niżej odległościach. Cała długość przestrzeni ładunkowej powinna być chroniona zbiornikami balastowymi lub przedziałami innymi niż zbiorniki, w których przewożony jest olej jak następuje:

.3.2.1 zbiorniki boczne lub przedziały powinny być tak rozmieszczone, że zbiorniki ładunkowe będą usytuowane do wewnątrz od konstrukcyjnej linii poszycia burtowego w odległości nigdzie nie mniejszej niż 760 mm;

.3.2.2 zbiorniki denne lub przedziały powinny być tak rozmieszczone, że odległość pomiędzy dnem zbiorników ładunkowych a konstrukcyjną linią poszycia dna mierzona pod kątem prostym do poszycia dna jest nie mniejsza niż B/15 (m) lub 2.0 m na diametralnej, zależnie od tego, która jest mniejsza. Odległość minimalna powinna wynosić 1 m; oraz

.3.2.3 w odnośnym świadectwie powinno znaleźć się stwierdzenie o udzielonym zwolnieniu.

2 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 3 niniejszego prawidła, postanowienia prawidła 12.1 nie muszą być stosowane do statku zbudowanego przed 1 lipca 1986 r., który jest zatrudniony w ograniczonych podróżach, jak określi to Administracja, pomiędzy:

.1 portami lub przystaniami w obrębie państwa Strony niniejszej Konwencji; lub

.2 portami lub przystaniami państw Stron niniejszej Konwencji.

3 Postanowienia ustępu 2 niniejszego prawidła powinny być stosowane tylko dla statku zbudowanego przed 1 lipca 1986 r., jeżeli:

.1 za każdym razem, kiedy zbiornik zawierający substancje kategorii X, Y lub Z ma być umyty lub zabalastowany, to zbiornik ten jest umyty według procedury mycia wstępnego, zatwierdzonej przez Administrację zgodnie z Uzupełnieniem 6 do niniejszego Załącznika, a popłuczyny są usunięte do urządzenia odbiorczego;

.2 kolejne popłuczyny lub woda balastowa są usuwane do urządzenia odbiorczego lub do morza zgodnie z innymi postanowieniami niniejszego Załącznika;

.3 odpowiedniość urządzeń odbiorczych w portach lub przystaniach, o których mowa wyżej, została, dla celów niniejszego ustępu, zatwierdzona przez Rządy państw Stron niniejszej Konwencji, na obszarze których takie porty lub przystanie się znajdują;

.4 w przypadku statków zatrudnionych w podróżach do portów lub przystani będących pod jurysdykcją innych państw Stron Konwencji, Administracja powiadomi Organizację w celu przekazania szczegółów takiego zwolnienia państwom Stronom Konwencji do ich wiadomości i podjęcia właściwych działań, jeśli zajdzie tego potrzeba; oraz

.5 świadectwo wymagane niniejszym Załącznikiem zawiera adnotację stwierdzającą, iż statek jest zatrudniony wyłącznie w takich ograniczonych podróżach.

4 Dla statku, którego cechy konstrukcyjne i sposób eksploatacji są takie, że balastowanie zbiorników ładunkowych nie jest wymagane, a mycie zbiorników ładunkowych jest wymagane tylko w celu dokonania napraw lub dokowania, Administracja może zezwolić na zwolnienie z postanowień prawidła 12, o ile zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

.1 projekt, konstrukcja i wyposażenie statku są zatwierdzone przez Administrację, z uwzględnieniem rodzaju zatrudnienia, do jakiego statek jest przeznaczony;

.2 wszystkie popłuczyny po myciu zbiorników, które to mycie może być przeprowadzane przed remontem lub dokowaniem, są usuwane do urządzenia odbiorczego zawierdzonego przez Administrację;

.3 świadectwo wymagane niniejszym Załącznikiem wskazuje:

.3.1 że każdy zbiornik ładunkowy jest certyfikowany do przewozu ograniczonej liczby substancji, które są porównywalne i mogą być przewożone przemiennie w tym samym zbiorniku bez konieczności uprzedniego mycia; oraz

.3.2 szczegóły takiego zwolnienia;

.4 statek posiada *Podręcznik* zatwierdzony przez Administrację; i

.5 w przypadku statków eksploatowanych w podróżach do portów lub przystani będących pod jurysdykcją innych państw Stron niniejszej Konwencji, Administracja powinna zawiadomić Organizację o szczegółach takiego zwolnienia w celu rozesłania Stronom Konwencji do wiadomości i podjęcia właściwych działań, jeżeli zajdzie tego potrzeba.

Prawidło 5

Urządzenia równoważne

1 Administracja może zezwolić na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatu, alternatywnych w stosunku do wymaganych niniejszym Załącznikiem, jeśli taki osprzęt, materiał, urządzenie lub aparat są co najmniej równie skuteczne jak te, które są wymagane niniejszym Załącznikiem. Takie uprawnienia Administracji nie powinny się jednak rozciągać na zastępowanie metod postępowania mających wpływ na kontrolę usuwania oleju na równoważne takim cechom projektowym i konstrukcyjnym, które zostały określone w prawidłach niniejszego Załącznika.

Konwencja MARPOL

2 Administracja, która wyrazi zgodę na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatu równoważnego w stosunku do wymaganego niniejszym Załącznikiem, powinna poinformować o szczegółach takiej zgody Organizację w celu rozesłania Stronom Konwencji do ich wiadomości i w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

3 Niezależnie od postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego prawidła, konstrukcja i wyposażenie gazowców do przewozu skroplonego gazu, certyfikowanych do przewozu szkodliwych substancji ciekłych wymienionych w mającym zastosowanie *Kodeksie gazowców*, powinny być uważane za równoważne wymaganiom odnośnie do konstrukcji i wyposażenia zawartego w prawidłach 11 i 12 z niniejszego Załącznika, o ile gazowiec spełnia wszystkie następujące warunki:

.1 posiada *Świadectwo zgodności* odpowiadające właściwemu *Kodeksowi gazowców* dla statków certyfikowanych do przewozu skroplonych gazów luzem;

.2 posiada *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem*, w którym zaświadcza się, że gazowiec może tylko przewozić te szkodliwe substancje ciekłe, które są określone i wymienione we właściwym *Kodeksie gazowców*;

.3 jest wyposażony w zbiorniki oddzielonego balastu;

.4 jest wyposażony w instalacje pompowe i rurociągów, które, zdaniem Administracji, zapewniają, że ilość pozostałości ładunku w zbiorniku i związanych z nim rurociągach po wyładunku nie przekracza obowiązującej ilości pozostałości wymaganej prawidłem 12.1, 12.2 lub 12.3; oraz

.5 jest wyposażony w zatwierdzony przez Administrację *Podręcznik* zapewniający, że nie będzie miało miejsca jakiekolwiek eksploatacyjne mieszanie pozostałości ładunku z wodą i że w zbiorniku nie pozostaną jakiekolwiek pozostałości ładunku po zastosowaniu określonych w *Podręczniku* procedur wentylacji.

ROZDZIAŁ 2

Klasyfikacja szkodliwych substancji ciekłych

Prawidło 6
Klasyfikacja i wykaz szkodliwych substancji ciekłych i innych substancji

1 Dla celów prawideł z niniejszego Załącznika, szkodliwe substancje ciekłe zostały podzielone na cztery następujące kategorie:

.1 Kategoria X: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby poważne zagrożenie zarówno dla zasobów morza, jak i zdrowia ludzkiego i tym samym usprawiedliwiają zakaz usuwania ich do środowiska morskiego;

.2 Kategoria Y: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby zagrożenie zarówno dla zasobów morza, jak i zdrowia ludzkiego lub mogłyby naruszyć walory morza, lub inne zgodne z prawem sposoby jego wykorzystania i tym samym usprawiedliwiają zastosowanie ograniczeń co do jakości, jak i ilości substancji usuwanych do środowiska morskiego.

.3 Kategoria Z: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby nieznaczne zagrożenie dla zasobów morskich lub zdrowia ludzkiego i tym samym usprawiedliwiają mniej ostre ograniczenia co do jakości i ilości substancji usuwanych do środowiska morskiego.

.4 Inne substancje: substancje oznaczone jako OS (ang.: Other Substances) w zawierającej oznaczenie kategorii szkodliwości kolumnie rozdziału 18 *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców*, które w wyniku oceny znalazły się poza kategoriami X, Y i Z określonymi w prawidle 6.1 z niniejszego Załącznika, ponieważ są one obecnie uważane za nie stwarzające zagrożenia dla zasobów morza, ludzkiego zdrowia, walorów morza lub innych zgodnych z prawem sposobów jego wykorzystania, gdy będą usunięte do morza podczas mycia zbiorników lub usuwania wód balastowych. Usunięcie wód zęzowych lub balastów bądź innych pozostałości lub mieszanin zawierających tylko substancje określane jako „inne substancje" nie będzie przedmiotem żadnych wymagań w tym Załączniku.

2 Wytyczne do stosowania przy określaniu kategorii szkodliwych substancji ciekłych zostały podane w Uzupełnieniu 1 do niniejszego Załącznika.

3 Gdy zachodzi potrzeba przewożenia luzem substancji ciekłej, która nie została sklasyfikowana zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła, Rządy państw Stron Konwencji, zainteresowane zamierzoną operacją, powinny ustalić i uzgodnić tymczasową klasyfikację dla zamierzonej operacji na podstawie wytycznych określonych w ustępie 2 niniejszego prawidła. Do czasu

osiągnięcia pełnego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi Rządami, substancji takiej nie wolno przewozić. Najszybciej, jak to tylko będzie możliwe, lecz nie później niż po 30 dniach od osiągnięcia porozumienia, Rząd państwa, w którym wyprodukowano lub załadowano na statek substancję iktóry zainicjował odnośne porozumienie, powiadomi Organizację i przedstawi dane szczegółowe dotyczące substancji i jej tymczasowej klasyfikacji w celu corocznego przekazania ich do wiadomości wszystkim Stronom. Organizacja będzie prowadzić rejestr takich substancji i ich tymczasowej klasyfikacji do czasu, aż zostaną one formalnie włączone do *Kodeksu IBC*.

ROZDZIAŁ 3

Przeglądy i wydawanie świadectw

Prawidło 7
Przegląd i wydawanie świadectw chemikaliowcom

Niezależnie od postanowień prawideł 8, 9 i 10 z niniejszego Załącznika, należy uważać, że chemikaliowce, które zostały poddane przeglądowi i otrzymały świadectwo wydane przez państwa Strony niniejszej Konwencji zgodnie z postanowieniami *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców* lub *Kodeksu chemikaliowców*, zależnie od tego, który ma zastosowanie, spełniają postanowienia wspomnianych prawideł, a świadectwo wydane zgodnie z tym Kodeksem ma taką samą ważność i powinno być tak samo uznawane jak świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 9 z niniejszego Załącznika.

Prawidło 8
Przeglądy

1 Statki przewożące szkodliwe substancje ciekłe luzem powinny być poddane niżej określonym przeglądom:

.1 Przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem po raz pierwszy Świadectwa wymaganego w prawidle 9 z niniejszego Załącznika, który powinien obejmować całkowity przegląd konstrukcji, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów w takim zakresie, w jakim niniejszy Załącznik ma zastosowanie do danego statku. Przegląd ten powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika.

.2 Przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nie przekraczających 5 lat, z wyjątkiem przypadków, gdy ma zastosowanie prawidło 10.2, 10.5, 10.6 lub 10.7 z niniejszego Załącznika. Przegląd odnowieniowy powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urzą-

dzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika.

.3 Przeglądowi pośredniemu w przedziale trzech miesięcy po drugiej dacie rocznicowej Świadectwa lub w przedziale trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po trzeciej dacie rocznicowej, który powinien być przeprowadzony zamiast jednego z przeglądów rocznych określonych w ustępie 1.4 niniejszego prawidła. Przegląd pośredni powinien być taki, aby dawał pewność, że wyposażenie i związane z nim pompy i instalacje rurociągów w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika i są w dobrym stanie roboczym. Takie przeglądy pośrednie powinny być odnotowane w Świadectwie wydanym na podstawie prawidła 9 z niniejszego Załącznika.

.4 Przeglądowi rocznemu w przedziale trzech miesięcy przed upływem lub trzech miesięcy po każdej dacie rocznicowej, obejmującemu ogólną inspekcję konstrukcji, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów, o których mowa w ustępie 1.1 niniejszego prawidła, aby upewnić się, że są one utrzymane zgodnie z ustępem 3 niniejszego prawidła i że pozostają w stanie zadowalającym dla tego rodzaju służby, do której statek jest przeznaczony. Przeprowadzenie takiego przeglądu rocznego powinno być odnotowane w Świadectwie wydanym na podstawie prawidła 9 z niniejszego Załącznika.

.5 Stosownie do okoliczności, dodatkowemu przeglądowi ogólnemu lub częściowemu, który powinien być przeprowadzony po naprawie wynikającej z wykonania czynności określonych w ustępie 3 niniejszego prawidła albo po wykonaniu każdej poważnej naprawy lub wymiany. Zakres przeglądu powinien być taki, aby dawał pewność, że konieczne naprawy wykonane zostały skutecznie, że materiał i wykonanie takich napraw lub wymian są pod każdym względem zadowalające i że statek odpowiada pod każdym względem wymaganiom niniejszego Załącznika.

2.1 Przeglądy statków w zakresie dotyczącym zapewnienia przestrzegania postanowień niniejszego Załącznika powinny być przeprowadzane przez urzędników Administracji. Administracja może jednakże powierzyć przeglądy bądź to mianowanym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez nią organizacjom.

2.2 Takie organizacje, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, powinny zostać upoważnione przez Administrację zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji i *Kodeksu organizacji uznanych* (*Kodeks RO*), składającego się z Części 1 i Części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz Części 3 (której postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MEPC.238(65) wraz z poprawkami jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:

.1 poprawki do Części 1 i Części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu 16

niniejszej Konwencji odnoszącego się do procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do niniejszego Załącznika;

.2 poprawki do Części 3 *Kodeksu RO* zostana przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zgodnie z jego procedurą;

.3 wszystkie poprawki, o których mowa w punkcie 1 i 2, przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego, będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.

2.3 Administracja, mianując inspektorów lub uznając organizacje do przeprowadzania przeglądów wymienionych w ustępie 2.1 niniejszego ustępu, powinna upoważnić każdego mianowanego inspektora lub uznaną organizację co najmniej do:

.1 żądania dokonania naprawy statku; oraz

.2 wykonywania przeglądów na wniosek odpowiednich władz Państwa portu.

2.4 Administracja ta powinna powiadomić Organizację o określonych obowiązkach i warunkach upoważnienia udzielonego mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom w celu przekazania tego Stronom niniejszej Konwencji i poinformowania ich urzędników.

2.5 Jeżeli mianowany inspektor lub upoważniona organizacja stwierdza, że stan statku i jego wyposażenia w istotnym stopniu nie odpowiada danym zawartym w Świadectwie lub jest taki, że statek nie jest zdatny do wyjścia w morze bez nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego, to taki inspektor lub organizacja powinny niezwłocznie doprowadzić do podjęcia działań naprawczych oraz powinny we właściwy sposób powiadomić Administrację. Jeżeli działanie naprawcze nie zostało podjęte, to Świadectwo należy wycofać i niezwłocznie powiadomić Administrację, a jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, to należy również powiadomić niezwłocznie odpowiednie władze Państwa portu. Jeżeli urzędnik Administracji, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomili odpowiednie władze Państwa portu, to Rząd zainteresowanego Państwa portu powinien udzielić takiemu urzędnikowi, inspektorowi lub organizacji wszelkiej niezbędnej pomocy przy wykonaniu ich obowiązków określonych w niniejszym prawidle. W takim przypadku Rząd Państwa portu powinien przedsięwziąć takie działania, aby zapewnić, że statek nie rozpocznie żeglugi dopóki nie będzie zdatny do wyjścia w morze albo do opuszczenia portu w celu dojścia do najbliższej stoczni remontowej bez nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego.

2.6 W każdym przypadku zainteresowana Administracja powinna w pełni zagwarantować kompletność i skuteczność przeglądu i powinna podjąć niezbędne działania w celu wypełnienia tego zobowiązania.

3.1 Statek i jego wyposażenie powinny być utrzymywane w stanie spełniającym wymagania niniejszej Konwencji, aby zapewnić, że statek pod każdym

względem pozostaje zdatny do wyjścia w morze bez powodowania nieuzasadnionego zagrożenia dla środowiska morskiego.

3.2 Po zakończeniu każdego przeglądu statku określonego w ustępie 1 niniejszego prawidła nie powinny być, bez zgody Administracji, dokonywane żadne zmiany konstrukcji kadłuba, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń lub materiałów podlegających przeglądom, z wyjątkiem dokonywania wymiany wyposażenia i osprzętu.

3.3 Jeżeli statek ulegnie wypadkowi lub zostanie wykryte uszkodzenie, które w istotny sposób wpływa na integralność konstrukcji statku albo skuteczność działania lub kompletność jego wyposażenia objętego wymaganiami niniejszego Załącznika, kapitan lub właściciel statku powinien przy najbliższej okazji zgłosić to Administracji, uznanej organizacji lub mianowanemu inspektorowi, odpowiedzialnym za wydanie odnośnego Świadectwa, którzy powinni spowodować wszczęcie dochodzenia, aby ustalić, czy konieczne jest przeprowadzenie przeglądu wymaganego w ustępie 1 niniejszego prawidła. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, kapitan lub właściciel powinien także niezwłocznie zgłosić to do odpowiednich władz Państwa portu, a mianowany inspektor lub uznana organizacja powinni upewnić się, że taki raport został złożony.

Prawidło 9
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* powinno być wydane po przeglądzie zasadniczym lub po przeglądzie dla odnowienia Świadectwa, przeprowadzonym zgodnie z postanowieniami prawidła 8 z niniejszego Załącznika, każdemu statkowi przewożącemu szkodliwe substancje ciekłe luzem, który jest zatrudniony w podróżach do portów lub przystani znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron niniejszej Konwencji.

2 Takie Świadectwo powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację, albo przez należycie upoważnioną przez nią osobę lub organizację. W każdym przypadku Administracja bierze na siebie pełną odpowiedzialność za świadectwo.

3.1 Rząd Strony Konwencji może na prośbę Administracji spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeśli uzna, że postanowienia niniejszego Załącznika są spełnione, to powinien wydać albo upoważnić do wydania dla statku *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem*, albo, tam gdzie to jest właściwe, potwierdzić je lub upoważnić do jego potwierdzenia na statku, zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

3.2 Kopia Świadectwa i kopia sprawozdania z przeglądu powinny być przekazane, tak szybko jak to jest możliwe, Administracji, która prosiła o jego wydanie.

3.3 Świadectwo w ten sposób wydane powinno zawierać stwierdzenie, że zostało wydane na wniosek Administracji i powinno ono mieć taką samą moc prawną oraz być w taki sam sposób uznawane jak Świadectwo wydane na podstawie prawidła 1 z niniejszego Załącznika.

3.4 Nie należy wydawać *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* statkowi, który jest uprawniony do podnoszenia bandery państwa, które nie jest Stroną.

4 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* powinno być napisane w formie odpowiadającej wzorcowi podanemu w Uzupełnieniu 3 do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowane są także zapisy w oficjalnym narodowym języku państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Prawidło 10
Okres ważności Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* powinno być wydawane na ustalony przez Administrację okres, który nie powinien przekraczać 5 lat.

2.1 Niezależnie od wymagań ustępu 1 niniejszego prawidła, w przypadku gdy przegląd odnowieniowy zostanie zakończony w okresie trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nie przekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.2 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia Świadectwa do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.3 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

3 Jeżeli Świadectwo zostało wydane na okres krótszy niż 5 lat, to Administracja może przedłużyć ważność Świadectwa poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu ustalonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, pod warunkiem że zostaną przeprowadzone przeglądy określone w prawidłach 8.1.3 i 8.1.4 z niniejszego Załącznika, które powinny być wykonane w przypadku, gdy Świadectwo jest wydane na okres pięciu lat.

4 Jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe Świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, to upoważniona przez Administrację osoba lub organizacja może potwierdzić istniejące Świadectwo i takie Świadectwo po-

winno być uznawane jako ważne na dalszy okres, nie dłuższy niż 5 miesięcy od daty upływu jego ważności.

5 Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność Świadectwa, statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może przedłużyć okres ważności Świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, i to tylko w tych przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne Świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż 3 miesiące, a statek, któremu udzielono przedłużenia, po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie powinien być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia portu bez otrzymania nowego Świadectwa. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

6 Ważność Świadectwa dla statku odbywającego krótkie podróże, nie przedłużona na podstawie powyższych postanowień niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Administrację na okres zwłoki do jednego miesiąca od określonej w Świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

7 W szczególnych okolicznościach określonych przez Administrację, data rozpoczęcia ważności nowego Świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 2.2, 5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia Świadectwa.

8 Jeżeli przegląd roczny lub pośredni zostanie zakończony przed okresem ustalonym w prawidle 8 z niniejszego Załącznika, wówczas:

.1 data rocznicowa podana w Świadectwie powinna być przy potwierdzaniu Świadectwa zastąpiona datą, która nie powinna być o więcej niż 3 miesiące późniejsza od daty zakończenia przeglądu;

.2 następny przegląd roczny lub pośredni, wymagany prawidłem 8 z niniejszego Załącznika, powinien być zakończony w przedziale czasu określonym w tym prawidle, lecz przy zastosowaniu nowej daty rocznicowej;

.3 data upływu ważności Świadectwa może pozostać niezmieniona pod warunkiem, że jeden lub więcej przeglądów rocznych lub pośrednich, w zależności od tego, jakie przeglądy są wymagane, jest przeprowadzonych w taki sposób, że nie zostaną przekroczone maksymalne przedziały czasu między przeglądami, określone w prawidle 8 z niniejszego Załącznika.

9 Świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 9 z niniejszego Załącznika traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostaną zakończone w okresach ustalonych na podstawie prawidła 8.1 z niniejszego Załącznika;

.2 jeżeli Świadectwo nie zostało potwierdzone zgodnie z prawidłem 8.1.3 lub 8.1.4 z niniejszego Załącznika;

.3 po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe Świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy Rząd wydający nowe Świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania prawideł 8.3.1 oraz 8.3.2 z niniejszego Załącznika. W przypadku, gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami Konwencji, to jeżeli wniosek wpłynie w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, Rząd państwa, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko, jak to możliwe, przekazać Administracji kopię Świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę i, jeśli są dostępne, kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów.

ROZDZIAŁ 4

Projekt, konstrukcja, urządzenia i wyposażenie

Prawidło 11
Projekt, konstrukcja, wyposażenie i eksploatacja

1 Projekt, konstrukcja, wyposażenie i eksploatacja statków certyfikowanych do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem, wymienionych w rozdziale 17 *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców*, w celu zminimalizowania niekontrolowanego zrzutu do morza takich substancji, powinny być zgodne z następującymi postanowieniami:

.1 *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców*, jeżeli chemikaliowiec jest zbudowany w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie; lub

.2 *Kodeksu chemikaliowców*, jak wspomniano w ustępie 1.7.2 tego Kodeksu, dla:

.2.1 statków, dla których kontrakt na budowę został złożony w dniu 2 listopada 1973 r. lub po tej dacie, lecz zbudowanych przed 1 lipca 1986 r. i które są zatrudnione w podróżach do portów lub przystani pod jurysdykcją innych państw Stron Konwencji; oraz

.2.2 statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1983 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 lipca 1986 r., które są zatrudnione wyłącznie w podróżach pomiędzy portami lub przystaniami w obrębie państwa, którego flagę statek jest uprawniony podnosić.

.3 *Kodeksu chemikaliowców*, jak wspomniano w ustępie 1.7.3 tego *Kodeksu*, dla:

.3.1 statków, dla których kontrakt na budowę został złożony przed 2 listopada 1973 r. i które są zatrudnione w podróżach do portów lub przystani pod jurysdykcją innych państw Stron Konwencji; oraz

.3.2 statków zbudowanych przed 1 lipca 1983 r., które są zatrudnione wyłącznie w podróżach pomiędzy portami lub przystaniami w obrębie państwa, którego flagę statek jest uprawniony podnosić.

2 W odniesieniu do statków innych niż chemikaliowce lub gazowce certyfikowane do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem wymienionych w rozdziale 17 *Międzynarodowego kodeksu chemikaliowców*, Administracja, w celu zminimalizowania niekontrolowanego zrzutu do morza takich substancji, powinna ustanowić odpowiednie środki oparte na wytycznych[1] opracowanych przez Organizację.

Prawidło 12
Pompy, rurociągi, instalacje wyładunkowe i zbiorniki resztkowe

1 Każdy statek zbudowany przed 1 lipca 1986 r. powinien posiadać instalację pomp i rurociągów, która zapewni, że dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu substancji kategorii X lub Y, ilość pozostałości w zbiorniku oraz w rurociągu ładunkowym związanym z tym zbiornikiem nie przekroczy 300 l, a dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu substancji kategorii Z, ilość pozostałości w zbiorniku oraz w rurociągu ładunkowym związanym z tym zbiornikiem nie przekroczy 900 l. Próba skuteczności pompowania powinna zostać przeprowadzona zgodnie z Uzupełnieniem 5 do niniejszego Załącznika.

2 Każdy statek zbudowany w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 stycznia 2007 r., powinien posiadać instalację pomp i rurociągów, która zapewni, że dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu substancji kategorii X lub Y, ilość pozostałości w zbiorniku oraz w rurociągu ładunkowym związanym z tym zbiornikiem nie przekroczy 100 l, a dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu substancji kategorii Z, ilość pozostałości w zbiorniku oraz w rurociągu ładunkowym związanym z tym zbiornikiem nie przekroczy 300 l. Próba skuteczności pompowania powinna zostać przeprowadzona zgodnie z Uzupełnieniem 5 do niniejszego Załącznika.

3 Każdy statek zbudowany w dniu 1 stycznia 2007 r. lub po tej dacie powinien posiadać instalację pomp i rurociągów, która zapewni, że dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu substancji kategorii X, Y lub Z, ilość pozostałości w zbiorniku oraz w rurociągu ładunkowym związanym z tym zbiornikiem nie przekroczy 75 l. Próba skuteczności pompowania powinna zostać przeprowadzona zgodnie z Uzupełnieniem 5 do niniejszego Załącznika.

4 Dla statku innego niż chemikaliowiec, zbudowanego przed 1 stycznia 2007 r., który nie może spełnić wymienionych w ustępach 1 i 2 niniejszego prawidła wymagań w odniesieniu do instalacji pomp i rurociągów dla substancji kategorii Z, nie stawia się żadnych wymagań ilościowych. Domniemywa się, że

[1] Powołanie się na rezolucje A.673(16) wraz z późniejszymi zmianami oraz MEPC.148(54).

zgodność zostanie osiągnięta, jeśli zbiornik zostanie opróżniony w możliwym do uzyskania stopniu.

5 Próba skuteczności pompowania, wymieniona w ustępach 1 i 2 niniejszego prawidła, powinna zostać zatwierdzona przez Administrację. Do próby skuteczności pompowania jako czynnika probierczego należy użyć wody.

6 Statki certyfikowane do przewozu substancji kategorii X, Y lub Z powinny mieć podwodny odpływ (lub odpływy) do usuwania.

7 Dla statków zbudowanych przed 1 stycznia 2007 r. i certyfikowanych do przewozu substancji kategorii Z, wymagany w ustępie 6 niniejszego prawidła podwodny odpływ do usuwania nie jest obowiązkowy.

8 Podwodny odpływ (lub odpływy) do usuwania powinien być usytuowany w obrębie obszaru ładunkowego w pobliżu obła i powinien być tak umiejscowiony, aby uniemożliwić zasysanie mieszanin pozostałości z wodą przez otwory poboru wody morskiej statku.

9 Rozwiązanie podwodnego odpływu powinno być takie, aby usuwana do morza mieszanina pozostałości z wodą nie przechodziła przez warstwę przyścienną statku. W tym celu, gdy odpływ jest skierowany prostopadle do poszycia burtowego statku, minimalną średnicę wylotu oblicza się z następującego równania:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

gdzie:

d = minimalna średnica odpływu [m]
L_d = odległość od pionu dziobowego do odpływu [m]
Q_d = maksymalne natężenie wypływu, przy którym statek może przez dany odpływ usuwać mieszaninę pozostałości z wodą [m^3/godz].

10 Jeżeli odpływ jest skierowany pod pewnym kątem do poszycia kadłuba statku, powyższe równanie powinno być zmodyfikowane poprzez zastąpienie Q_d przez składową Q_d prostopadłą do poszycia kadłuba statku.

11 *Zbiorniki resztkowe*
Pomimo że niniejszy Załącznik nie wymaga instalowania wyznaczonych zbiorników resztkowych, zbiorniki resztkowe mogą być potrzebne przy niektórych procedurach mycia. Zbiorniki ładunkowe mogą być używane jako zbiorniki resztkowe.

ROZDZIAŁ 5

Eksploatacyjne usuwanie pozostałości szkodliwych substancji ciekłych

Prawidło 13
Kontrola usuwania pozostałości szkodliwych substancji ciekłych

Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 3 z niniejszego Załącznika, kontrola usuwania pozostałości szkodliwych substancji ciekłych lub wody balastowej, popłuczyn lub innych mieszanin zawierających takie substancje powinna być zgodna z poniższymi wymaganiami.

1 Warunki usuwania

1.1 Zabronione jest usuwanie do morza substancji przypisanych do kategorii X, Y lub Z lub tych, które zostały tymczasowo określone jako takie, albo wody balastowej, popłuczyn ze zbiorników lub innych mieszanin zawierających takie substancje, chyba że takie usuwanie będzie się odbywało w pełnej zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami zawartymi w niniejszym Załączniku.

1.2 Zanim przeprowadzone zostanie jakiekolwiek mycie wstępne lub usuwanie zgodnie z niniejszym prawidłem, odnośny zbiornik powinien zostać opróżniony w możliwie maksymalnym stopniu zgodnie z procedurami opisanymi w *Podręczniku*.

1.3 Zabroniony jest przewóz, jak i będące tego następstwem usuwanie do morza substancji, które nie zostały sklasyfikowane, tymczasowo określone lub ocenione tak, jak to wspomniano w prawidle 6 z niniejszego Załącznika, albo wody balastowej, popłuczyn ze zbiorników lub innych mieszanin zawierających takie substancje.

2 Normy usuwania

2.1 Jeżeli postanowienia niniejszego prawidła zezwalają na usuwanie do morza pozostałości substancji kategorii X, Y lub Z lub tych, które zostały tymczasowo określone jako takie, albo wody balastowej, popłuczyn ze zbiorników lub innych mieszanin zawierających takie substancje, należy stosować następujące normy usuwania:

.1 statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

.2 usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej poprzez podwodny odpływ (odpływy), nie przekraczając maksymalnego natężenia wypływu, na które podwodny odpływ (odpływy) jest (są) zaprojektowane; oraz

.3 usuwanie jest dokonywane w odległości nie mniejszej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu, na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

2.2 Dla statków zbudowanych przed 1 stycznia 2007 r. usuwanie do morza pozostałości substancji kategorii Z lub tych, które zostały tymczasowo określone jako takie, albo wody balastowej, popłuczyn ze zbiorników lub innych mieszanin zawierających takie substancje poniżej linii wodnej nie jest obowiązkowe.

2.3 Administracja może odstąpić od spełnienia wymagań ustępu 2.1.3 dla substancji kategorii Z, w odniesieniu do odległości nie mniejszej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu, przez statki odbywające wyłącznie podróże po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić. Ponadto, Administracja może odstąpić od spełnienia tych samych wymagań, w odniesieniu do odległości nie mniejszej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu, przez konkretny statek upoważniony do podnoszenia bandery jej Państwa, odbywający podróże po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją jednego z państw sąsiednich, po ustanowieniu umowy na piśmie o odstępstwie pomiędzy tymi dwoma zainteresowanymi Państwami nadbrzeżnymi, pod warunkiem że żadna ze stron trzecich nie poniesie z tego powodu strat. Informację o takiej umowie należy przekazać do Organizacji w przeciągu 30 dni w celu rozesłania Stronom Konwencji do ich wiadomości i w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

3 Wentylacja pozostałości ładunku

Do usuwania ze zbiornika pozostałości ładunku mogą być stosowane zatwierdzone przez Administrację procedury wentylacji. Procedury takie powinny być zgodne z Uzupełnieniem 7 do niniejszego Załącznika. Każda woda wprowadzona następnie do zbiornika powinna być uważana za czystą i nie podlegającą dotyczącym usuwania wymaganiom niniejszego Załącznika.

4 Zwolnienie od mycia wstępnego

Na prośbę kapitana statku Rząd Państwa, w którym przeprowadzany jest wyładunek, może udzielić zwolnienia od mycia wstępnego, jeżeli przekonany jest, że:

.1 opróżniony zbiornik będzie ponownie załadowany taką samą substancją lub inną substancją o własnościach zgodnych z własnościami substancji poprzedniej, a zbiornik ten nie będzie myty ani balastowany przed załadunkiem; lub

.2 opróżniony zbiornik nie będzie ani myty ani balastowany w morzu. Zbiornik ten zostanie wstępnie umyty zgodnie z mającym zastosowanie ustępem niniejszego prawidła w innym porcie, pod warunkiem że zostało potwierdzone na piśmie, że urządzenie odbiorcze w tym porcie jest dostępne i odpowiednie dla tego celu; lub

.3 pozostałości ładunku zostaną usunięte metodą wentylacji, uznaną przez Administrację zgodnie z Uzupełnieniem 7 do niniejszego Załącznika.

5 Użycie środków lub dodatków czyszczących

5.1 Gdy środki myjące inne niż woda, np. olej mineralny lub rozpuszczalnik na bazie chlorków, są używane do mycia zbiorników zamiast wody, wówczas ich usuwanie podlega postanowieniom Załącznika I lub Załącznika II, które miałyby zastosowanie, gdyby taki środek był przewożony jako ładunek. Procedury mycia zbiorników, związane z użyciem takich środków, powinny być zawarte w *Podręczniku* i powinny być zatwierdzone przez Administrację.

5.2 Jeżeli, w celu ułatwienia mycia zbiorników, do wody dodawane są niewielkie ilości dodatków czyszczących (detergentów), to nie powinny być stosowane żadne dodatki zawierające składniki będące substancjami kategorii X, z wyjątkiem takich składników, które łatwo ulegają biodegradacji, a ich całkowite stężenie jest mniejsze niż 10% dodatku czyszczącego. Nie powinno być żadnych dodatkowych ograniczeń ponad te, które mają zastosowanie w stosunku do zbiornika ze względu na poprzedni ładunek.

6 Usuwanie pozostałości kategorii X

6.1 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 1, zastosowanie mają następujące postanowienia:

.1 Zbiornik, z którego wyładowano substancję kategorii X, powinien zostać umyty wstępnie przed wyjściem statku z portu wyładunkowego. Popłuczyny po myciu zbiornika powinny być usuwane do urządzenia odbiorczego dopóty, dopóki stężenie substancji w popłuczynach, potwierdzone analizą próbki pobranej przez inspektora, jest równe lub mniejsze niż 0,1% wagowo. Gdy wymagane stężenie będzie osiągnięte, pozostałe popłuczyny mogą być nadal usuwane do urządzenia odbiorczego aż do opróżnienia zbiornika. Odpowiednie wpisy powinny być dokonane w *Książce zapisów ładunkowych* i potwierdzone przez inspektora, o którym mowa w prawidle 16.1.

.2 Każda woda wprowadzona następnie do zbiornika może być usuwana do morza zgodnie z normami usuwania zawartymi w prawidle 13.2.

.3 Jeżeli Rząd Państwa, w którym przeprowadzany jest wyładunek, jest przekonany, że pomiar stężenia substancji w popłuczynach nie jest możliwy bez spowodowania nadmiernego opóźnienia statku, to Strona ta może zgodzić się na zastosowanie alternatywnego sposobu postępowania, równoważnego osiągnięciu wymaganego prawidłem 13.6.1.1 stężenia, pod warunkiem że:

.3.1 zbiornik został umyty wstępnie zgodnie z metodą uznaną przez Administrację zgodnie z Uzupełnieniem 6 do niniejszego Załącznika; oraz

.3.2 odpowiednie wpisy powinny być dokonane w *Książce zapisów ładunkowych* i potwierdzone przez inspektora, o którym mowa w prawidle 16.1.

7 Usuwanie pozostałości kategorii Y i Z

7.1 Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 1, zastosowanie mają następujące postanowienia:

.1 W odniesieniu do procedur usuwania pozostałości substancji kategorii Y i Z zastosowanie mają normy usuwania zawarte w prawidle 13.2.

.2 Jeżeli wyładunek substancji kategorii Y lub Z nie jest przeprowadzany zgodnie z *Podręcznikiem* należy, zanim statek opuści port wyładunkowy, przeprowadzić mycie wstępne, chyba że zostały podjęte alternatywne środki spełniające wymagania inspektora, o którym mowa w prawidle 16.1 z niniejszego Załącznika, w celu usunięcia resztek ładunku ze statku do ilości określonej w niniejszym Załączniku. Popłuczyny pozostałe po myciu wstępnym powinny być usunięte do urządzenia odbiorczego w porcie wyładunkowym lub w innym porcie posiadającym odpowiednie urządzenie odbiorcze, pod warunkiem że zostało potwierdzone na piśmie, że urządzenie odbiorcze w tym porcie jest dostępne i odpowiednie dla tego celu.

.3 Dla substancji o wysokiej lepkości i zestalających się kategorii Y mają zastosowanie poniższe postanowienia:

.3.1 należy zastosować procedurę wstępnego mycia zbiorników przedstawioną w Uzupełnieniu 6;

.3.2 powstałą podczas mycia wstępnego mieszaninę pozostałości z wodą należy usuwać do urządzenia odbiorczego aż do opróżnienia zbiornika;

.3.3 każda woda wprowadzona następnie do zbiornika może zostać usunięta do morza zgodnie z normami usuwania zawartymi w prawidle 13.2.

7.2 Wymagania eksploatacyjne dotyczące przyjmowania i usuwania balastu

7.2.1 Po wyładunku i, jeżeli jest to wymagane, po myciu wstępnym, zbiornik ładunkowy może zostać zabalastowany. Procedury dotyczące usuwania takiego balastu są przedstawione w prawidle 13.2.

7.2.2 Balast wprowadzony do zbiornika ładunkowego, który został umyty w takim stopniu, że balast zawiera mniej niż 1 ppm ostatnio przewożonej substancji, może być usunięty do morza bez względu na natężenie wypływu, szybkość statku i usytuowanie odpływu, pod warunkiem że statek znajduje się nie bliżej niż 12 mil od lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m. Wymagany stopień czystości został osiągnięty podczas mycia wstępnego przeprowadzonego zgodnie z Uzupełnieniem 6, a zbiornik był następnie poddany pełnemu cyklowi mycia przy pomocy maszyny myjącej dla statków zbudowanych przed 1 lipca 1994 r. lub przy użyciu ilości wody nie mniejszej niż obliczona dla $k = 1{,}0$.

7.2.3 Usuwanie do morza czystego lub oddzielonego balastu nie będzie przedmiotem wymagań niniejszego Załącznika.

8 Usuwanie na Obszarze Antarktyki

8.1 *Obszar Antarktyki* oznacza obszar morza na południe od 60° szerokości geograficznej południowej.

8.2 Na Obszarze Antarktyki jakiekolwiek usuwanie do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje jest zabronione.

Prawidło 14
Podręcznik procedur i instalacji

1 Na każdym statku przeznaczonym do przewozu substancji kategorii X, Y lub Z powinien znajdować się *Podręcznik* zatwierdzony przez Administrację. Podręcznik powinien posiadać ujednoliconą formę zgodną z Uzupełnieniem 4 do niniejszego Załącznika. W przypadku statku odbywającego podróże międzynarodowe, na którym nie używa się języka angielskiego, francuskiego bądź hiszpańskiego, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

2 Głównym celem *Podręcznika* jest dostarczenie oficerom statkowym informacji o urządzeniach i wszelkich procedurach eksploatacyjnych odnoszących się do przeładunku, mycia zbiorników, postępowania z popłuczynami oraz balastowania i opróżniania z balastu zbiorników ładunkowych, które to procedury powinny być przestrzegane w celu spełnienia wymagań niniejszego Załącznika.

Prawidło 15
Książka zapisów ładunkowych

1 Na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, powinna znajdować się *Książka zapisów ładunkowych* albo jako część oficjalnego dziennika okrętowego albo w formie określonej w Uzupełnieniu 2 do niniejszego Załącznika.

2 Po zakończeniu którejkolwiek z operacji określonych w Uzupełnieniu 2 do niniejszego Załącznika, operację należy bezzwłocznie zapisać w *Książce zapisów ładunkowych*.

3 W przypadku dokonania jakiegokolwiek niezamierzonego usunięcia szkodliwej substancji ciekłej lub mieszaniny zawierającej takie substancje lub usunięcia zgodnie z postanowieniami prawidła 3 z niniejszego Załącznika, należy dokonać odpowiedniego wpisu do *Książki zapisów ładunkowych*, przedstawiając okoliczności i przyczyny usunięcia.

4 Każdy wpis powinien zostać podpisany przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za daną czynność, a każda strona Książki powinna zostać podpisana przez kapitana statku. Wpisy do *Książki zapisów ładunkowych* na statkach posiadających *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe* lub Świadectwo

wymienione w prawidle 7 z niniejszego Załącznika powinny być dokonywane co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli dokonywane są również zapisy w oficjalnym języku narodowym Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to one będą decydujące w razie sporu lub rozbieżności.

5 *Książkę zapisów ładunkowych* należy przechowywać w takim miejscu, aby była ona łatwo dostępna do kontroli i, z wyjątkiem statków holowanych bez załóg, należy ją przechowywać na statku. Należy ją przechowywać w ciągu trzech lat po dokonaniu ostatniego wpisu.

6 Upoważniony organ Rządu Strony może przeprowadzać kontrolę *Książki zapisów ładunkowych* na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik podczas postoju w jego porcie i może sporządzać kopie każdego wpisu do *Książki zapisów ładunkowych* oraz żądać od kapitana statku poświadczenia, że kopia jest zgodna z oryginałem wpisu. Każda tak wykonana kopia, uwierzytelniona przez kapitana statku jako zgodna z oryginałem wpisu w statkowej *Książce zapisów ładunkowych*, powinna być dopuszczona w jakimkolwiek postępowaniu sądowym jako dowód potwierdzający zdarzenie podane we wpisie. Kontrola *Książki zapisów ładunkowych* oraz pobranie poświadczonych kopii przez upoważniony organ zgodnie z niniejszym ustępem powinny być przeprowadzane tak sprawnie, jak to tylko będzie możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

ROZDZIAŁ 6

Środki kontroli przez Państwo portu

Prawidło 16
Środki kontroli

1 Rząd każdej ze Stron niniejszej Konwencji powinien wyznaczyć lub upoważnić inspektorów w celu wprowadzenia niniejszego prawidła w życie. Inspektorzy ci powinni przeprowadzać kontrole zgodnie z procedurą kontrolną opracowaną przez Organizację.[1]

2 Jeżeli wyznaczony lub upoważniony przez Rząd Strony Konwencji inspektor stwierdził, że operacja została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami podręcznika lub udzielił zwolnienia od mycia wstępnego, wówczas inspektor ten powinien dokonać odpowiedniego wpisu w *Książce zapisów ładunkowych*.

3 Kapitan statku przeznaczonego do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem powinien zapewnić spełnianie wymagań prawidła 13 oraz ni-

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27).

niejszego prawidła, a także, aby *Książka zapisów ładunkowych* była wypełniana zgodnie z prawidłem 15, gdy tylko mają miejsce operacje, o których mowa w tym prawidle.

4 Zbiornik, w którym przewożono substancję kategorii X powinien zostać umyty wstępnie zgodnie z prawidłem 13.6. Odpowiednie zapisy dotyczące tej operacji powinny zostać dokonane w *Książce zapisów ładunkowych* i potwierdzone przez inspektora, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego prawidła.

5 Jeżeli Rząd Strony, na obszarze której przeprowadzany jest wyładunek, jest przekonany, że pomiar stężenia substancji w popłuczynach nie jest możliwy bez spowodowania nadmiernego opóźnienia statku, to Strona ta może zgodzić się na zastosowanie alternatywnego sposobu postępowania równoważnego podanemu w prawidle 13.6.3, pod warunkiem że inspektor, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego prawidła, poświadczy w *Książce zapisów ładunkowych*, że:

.1 zbiornik, pompa i instalacja rurociągów ładunkowych zostały opróżnione; oraz

.2 mycie wstępne zostało przeprowadzone zgodnie z postanowieniami Uzupełnienia 6 do niniejszego Załącznika; oraz

.3 popłuczyny powstałe w czasie mycia wstępnego zostały usunięte do urządzenia odbiorczego i zbiornik jest próżny.

6 Na prośbę kapitana statku, Rząd Państwa, w którym przeprowadzany jest wyładunek, może udzielić statkowi zwolnienia od wymagań dla mycia wstępnego określonych w mającym zastosowanie ustępie prawidła 13, gdy spełniony jest jeden z warunków prawidła 13.4.

7 Zwolnienie, o którym mowa w ustępie 6 niniejszego prawidła, może być udzielone tylko przez Rząd Państwa, w którym przeprowadzany jest wyładunek, statkowi zatrudnionemu w podróżach do portów lub przystani będących pod jurysdykcją innych Państw będących Stronami niniejszej Konwencji. Gdy takie zwolnienie zostanie udzielone, wówczas odpowiedni wpis w *Książce zapisów ładunkowych* powinien być potwierdzony przez inspektora, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego prawidła.

8 Jeśli wyładunek nie został przeprowadzony zgodnie z warunkami pompowania uznanymi dla danego zbiornika przez Administrację i opartymi na Uzupełnieniu 5 do niniejszego Załącznika, to mogą zostać podjęte alternatywne środki, spełniające wymagania inspektora, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego prawidła, w celu usunięcia pozostałości ładunku ze statku do ilości wymienionej w odpowiednim miejscu prawidła 12. Powinny być dokonane odpowiednie wpisy w *Książce zapisów ładunkowych*.

9 Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych [1]

9.1 Jeżeli w czasie postoju statku w porcie innej Strony zaistnieją wyraźne podstawy do podjęcia przekonania, że kapitan statku lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi, to statek taki będzie poddany inspekcji dotyczącej wymagań eksploatacyjnych określonych w niniejszym Załączniku, przeprowadzonej przez urzędników należycie upoważnionych przez tę Stronę.

9.2 W okolicznościach wskazanych w ustępie 9.1 niniejszego prawidła, Strona podejmie kroki zapewniające, że wyjście statku w morze nie nastąpi do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

9.3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu, zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

9.4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych zawartych w niniejszej Konwencji.

ROZDZIAŁ 7

Zapobieganie zanieczyszczaniu będącemu wynikiem zdarzenia z udziałem szkodliwych substancji ciekłych

Prawidło 17
Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi

1 Na każdym statku o pojemności brutto 150 i większej, certyfikowanym do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem, powinien znajdować się zatwierdzony przez Administrację okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi.

2 Plan taki powinien być oparty na wytycznych[2] opracowanych przez Organizację i napisany w języku roboczym lub w językach rozumianych przez kapitana i oficerów. Plan powinien zawierać co najmniej:

.1 procedurę, zgodnie z którą powinien postępować kapitan lub inne osoby kierujące statkiem, składając raport ze zdarzenia z udziałem szko-

---

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27).

[2] Powołanie się na „Wytyczne dla opracowania okrętowych planów zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami i/lub szkodliwymi substancjami ciekłymi" uchwalone przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji rezolucją MEPC.85(44), wraz ze zmianami wprowadzonymi rezolucją MEPC.137(53)

dliwych substancji ciekłych, tak jak to jest wymagane w art. 8 oraz Protokole I do niniejszej Konwencji i zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację[1];

.2 listę adresową urzędów lub osób, które należy zawiadomić w przypadku wystąpienia zdarzenia zanieczyszczenia szkodliwymi substancjami ciekłymi;

.3 szczegółowy opis działań, które powinny natychmiast podjąć osoby znajdujące się na statku, aby zmniejszyć lub kontrolować wyciek substancji szkodliwych, który nastąpił na skutek zdarzenia; oraz

.4 procedury i punkty kontaktowe na statku dla koordynacji działań z państwowymi i miejscowymi władzami w celu zwalczania zanieczyszczenia.

3 Dla statków, do których ma również zastosowanie prawidło 37 z Załącznika I do Konwencji, plan taki może być połączony z okrętowym planem zapobiegania rozlewom olejowym wymaganym prawidłem 37 z Załącznika I do Konwencji. W tym przypadku tytuł takiego planu będzie brzmiał: „Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza".

ROZDZIAŁ 8
Urządzenia odbiorcze

Prawidło 18
Urządzenia odbiorcze i wyposażenie portów wyładunkowych

1 Rząd każdego Państwa będącego Stroną Konwencji zobowiązuje się zapewnić zainstalowanie urządzeń odbiorczych zgodnie z potrzebami statków korzystających z jego portów, przystani i portów, w których mieszczą się stocznie remontowe, jak następuje:

.1 porty oraz przystanie trudniące się przeładunkiem powinny posiadać wystarczalne urządzenia do odbioru pozostałości i mieszanin zawierających takie pozostałości szkodliwych substancji ciekłych wynikających ze spełnienia wymagań niniejszego Załącznika, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku; oraz

.2 porty, w których mieszczą się stocznie remontowe statków, podejmujące się remontu chemikaliowców, powinny mieć urządzenia wystarczalne do odbioru pozostałości i mieszanin zawierających szkodliwe substancje ciekłe ze statków odwiedzających te porty.

2 Rząd każdej ze Stron ustali, jakie rodzaje urządzeń przewidzianych do celów określonych w ustępie 1 niniejszego prawidła znajdują się na jego terytorium

[1] Powołanie się na „Ogólne zasady dotyczące statkowych systemów składania raportów oraz wymagania dotyczące składania raportów ze statków wraz z wytycznymi do składania raportów o zdarzeniach z udziałem materiałów niebezpiecznych, substancji szkodliwych i/lub zanieczyszczających morze" uchwalone przez Organizację rezolucją A.851(20).

w każdym porcie załadunkowym i wyładunkowym, przystani i porcie, w którym mieszczą się stocznie remontowe i zawiadomi o tym Organizację.

2 bis Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępów 1, 2 i 4 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne gdy, z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację. Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

2 ter Tam, gdzie prawidło 13 niniejszego Załącznika wymaga mycia wstępnego i ma zastosowanie Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych dla portu wyładunkowego, mycie wstępne, a następnie usunięcie do urządzenia odbiorczego należy przeprowadzić w sposób określony w prawidle 13 niniejszego załącznika lub w Regionalnym Centrum Odbioru Odpadów ze Statków określonym w obowiązującym Regionalnym Planie Urządzeń Odbiorczych.

3 Rządy Stron niniejszej Konwencji, których wybrzeża graniczą z którymkolwiek z określonych obszarów specjalnych, wspólnie powinny uzgodnić i ustalić datę, do której wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła zostaną spełnione i od której wymagania mających zastosowanie ustępów prawidła 13 w odniesieniu do takiego obszaru wejdą w życie i powiadomić Organizację o tak ustalonej dacie co najmniej 6 miesięcy przed tą datą. Organizacja wówczas bezzwłocznie powiadomi o tej dacie wszystkie Strony.

4 Rząd każdej ze Stron niniejszej Konwencji powinien podjąć działania w celu zapewnienia, aby przystanie wyładunkowe były wyposażone w urządzenia ułatwiające usuwanie resztek ze zbiorników ładunkowych statków wyładowujących na tych przystaniach szkodliwe substancje ciekłe. Węże ładunkowe i rurociągi przystani, zawierające szkodliwe substancje ciekłe pochodzące za statków, z których wyładowano te substancje, nie powinny być opróżniane z powrotem na statek.

5 Każda ze Stron powiadomi Organizację, w celu przekazania zainteresowanym Stronom, o każdym przypadku, gdy urządzenia odbiorcze wymagane ustępem 1 lub wyposażenie wymagane ustępem 3 niniejszego prawidła są uważane za niewystarczalne.

ROZDZIAŁ 9
Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszej konwencji

Prawidło 19
Zastosowanie
Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 20
Weryfikacja zgodności
1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.
2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*
3 Każda ze Stron ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu i wdrażanie programu działań w oparciu o jego wyniki na podstawie wytycznych opracowanych przez Organizację.*
4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:
.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz
.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.*

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIA DO ZAŁĄCZNIKA II

UZUPEŁNIENIE 1

Wytyczne do klasyfikacji szkodliwych substancji ciekłych[1]

Produkty są przypisane do kategorii szkodliwości w oparciu o ocenę ich właściwości, które znalazły odzwierciedlenie w opracowaniu GESAMP Profil zagrożenia, (Hazard Profile) przedstawionym w poniższej tabeli.

Norma	A1 Bioakumulacja	A2 Biodegradacja	B1 Ostra toksyczność	B2 Przewlekła toksyczność	D3 Długoterminowe skutki zdrowotne	E2 wpływ na florę i faunę morską oraz siedliska bentosu	Kategoria
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Nie 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F lub S Jeśli nie jest nieorganiczny	
11					CMRTNI		
12	Żaden z produktów nie spełnia wymagań norm od 1 do 13						Z
13	Wszystkie produkty zidentyfikowane jako: ≤ 2 w kolumnie A1; R w kolumnie A2; czyste pole w kolumnie D3; nie Fp, F lub S (jeśli nieorganiczny) w kolumnie E2 oraz 0 (zero) we wszystkich pozostałych kolumnach Profilu zagrożenia GESAMP						OS

[1] Powołanie się na MEPC/Circ.512, w którym zawarte są wytyczne do tymczasowej oceny chemikaliów.

Załącznik II – Uzupełnienie 1

Skrócona legenda do opracowanej przez GESAMP poprawionej procedury oceny zagrożenia

Kolumny A i B – środowisko wodne					
	A			**B**	
	Bioakumulacja i biodegradacja			**Toksyczność w środowisku wodnym**	
Wskaźnik liczbowy	**A1* Bioakumulacja**		**A2* Biodegradacja**	**B1* Ostra toksyczność**	**B2* Przewlekła toksyczność**
	log Pow	**BCF**		**$LC/EC/IC_{50}$ (mg/l)**	**NOEC (mg/l)**
0	< 1 lub > ca. 7	niemierzalne	R: łatwo ulegające biodegradacji (ang.: *readily biodegradable*) NR: nie ulegające łatwo biodegradacji (ang.: *not readily biodegradable*)	> 1000	> 1
1	≥ 1 – < 2	≥ 1 – < 10		> 100 – ≤ 1000	> 0,1 – ≤ 1
2	≥ 2 – < 3	≥ 10 – < 100		> 10 – ≤ 100	> 0,01 – ≤ 0,1
3	≥ 3 – > 4	≥ 100 – < 500		> 1 – ≤ 10	> 0,001 – ≤ 0,01
4	≥ 4 – < 5	≥ 500 – < 4000		> 0,1 – ≤1	≤ 0,001
5	≥ 5	≥ 4000		> 0,01 – ≤ 0,1	
6				≤ 0,1	

Skrócona legenda do opracowanej przez GESAMP poprawionej procedury oceny zagrożenia (kont.)

Kolumny C i D – zdrowie ludzkie (toksyczność dla ssaków)						
Wskaźniki liczbowe	C			D		
	Ostra toksyczność dla ssaków			Podrażnienia, wżery i długo-terminowe skutki zdrowotne		
	C1 Toksyczność doustna LD_{50} (mg/kg)	C2 Toksyczność poprzez skórę LD_{50} (mg/kg)	C3 Toksyczność wziewowa LC_{50} (mg/*l*)	D1 Podrażnienie skóry i wżery	D2 Podrażnienie oczu i wżery	D3* Długoterminowe skutki zdrowotne
0	> 2000	> 2000	> 20	nie podrażnia	nie podrażnia	C – Rakotwórczy (Carcinogen) M – Powodujący zmiany genetyczne (Mutagenic) R – Działający szkodliwie na rozrodczość (Reprotoxic) S – Uczulający (Sensitising) A – Groźny przy wdychaniu (Aspiration hazard) T – toksyczny dla określonych organów (Target organ systemic toxicity) L – powodujący uszkodzenie płuc (Lung injury) N – powodujący zaburzenia na tle nerwowym (Neurotoxic) I – szkodliwy dla układu odpornościowego (Immunotoxic)
1	>300 – ≤2000	>1000 – ≤ 2000	> 10 – ≤ 20	lekko podrażnia	lekko podrażnia	
2	>50 – ≤ 300	> 200 – ≤ 1000	> 10 – ≤ 20	podrażnia	podrażnia	
3	> 5 – ≤ 50	> 50 – ≤ 200	> 0,5 – ≤ 2	3 ostro podrażnia lub robi wżery 3A wżery (≤ 4 godz.) 3B wżery (≤ 1 godz.) 3C wżery (≤ 3 min.)	ostro podrażnia	
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0,5			

Skrócona legenda do opracowanej przez GESAMP poprawionej procedury oceny zagrożenia (kont.)

Kolumna E Oddziaływanie na inne sposoby użytkowania morza			
E1 **Skażenie**	**E2*** **Fizyczny wpływ na florę i faunę morską oraz siedliska bentosu**	**E3** **Oddziaływanie na kąpieliska na wybrzeżu**	
		Wskaźnik liczbowy	**Opis i działanie**
NT: brak skażenia (sprawdzono) T: pozytywny wynik testu na skażenie	Fp: trwale unoszący się na wodzie (Persistent floater) F: unoszący się na wodzie (Floater) S: substancja tonąca (Sinking Substance)	0	brak oddziaływania **bez ostrzeżenia**
		1	nieznacznie niepożądane **ostrzeżenie, jeszcze nie zamyka się kąpieliska**
		2	umiarkowanie niepożądane możliwe zamknięcie kąpieliska
		3	wysoce niepożądane zamknięcie kąpieliska

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIE 2

Wzór *Książki zapisów ładunkowych dla statków przewożących szkodliwe substancje ciekłe luzem*

KSIĄŻKA ZAPISÓW ŁADUNKOWYCH DLA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH SZKODLIWE SUBSTANCJE CIEKŁE LUZEM

Nazwa statku: .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy: .....

Pojemność brutto: .....

Okres od: ..... do: .....

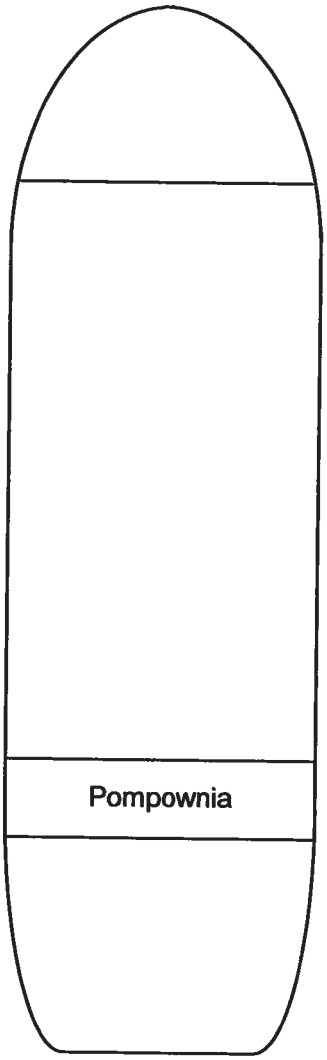
Załącznik II – Uzupełnienie 2

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

PLAN ROZMIESZCZENIA ZBIORNIKÓW ŁADUNKOWYCH I RESZTKOWYCH

(wypełniać na statku)



Oznaczenie zbiorników	Pojemność

(Pojemność każdego zbiornika podawać w m^3)

WSTĘP

Kolejne strony zawierają zwięzły wykaz operacji ładunkowych i balastowych, których wykonanie, gdy ma to miejsce, należy odnotować w *Książce zapisów ładunkowych* osobno dla każdego zbiornika, zgodnie z prawidłem 15.2 z Załącznika II do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, znowelizowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. z późniejszymi zmianami. Operacje te zostały połączone w grupy czynnościowe, z których każda oznaczona jest literą.

Wypełniając *Książkę zapisów ładunkowych* należy wpisać w odpowiednich kolumnach datę, kod literowy i cyfrowy operacji, a niezbędne szczegóły należy wpisywać chronologicznie na wolnych miejscach.

Każda zakończona operacja powinna być podpisana i datowana przez oficera lub oficerów odpowiedzialnych za jej wykonanie i, gdy ma to zastosowanie, przez inspektora upoważnionego przez właściwy urząd kraju, w którym dokonywany jest wyładunek statku. Każda zakończona strona powinna być parafowana przez kapitana statku.

Wykaz czynności, które należy wpisywać

Wpisy są wymagane w przypadku przeprowadzania operacji z substancjami wszystkich kategorii.

(A) Załadunek

1 Miejsce załadunku.
2 Oznaczenia zbiornika(ów), nazwa substancji i kategoria(e).

(B) Wewnętrzne przemieszczanie ładunku

3 Nazwa i kategoria przemieszczanego(ych) ładunku(ów).
4 Oznaczenie zbiorników.
.1 z którego:
.2 do którego:
5 Czy zbiornik(i) wymieniony(e) w 4.1 opróżniono?
6 Jeśli nie – podać ilość pozostałą w zbiorniku(ach).

(C) Wyładunek

7 Miejsce wyładunku.
8 Oznaczenie zbiornika(ów).
9 Czy zbiorniki opróżniono?
.1 Jeżeli tak – potwierdzić, że wyładunek i resztkowanie przeprowadzono zgodnie ze statkowym *Podręcznikiem procedur i instalacji* (np. przechył, trym, temperatura w czasie resztkowania).

.2 Jeżeli nie – podać ilość pozostałą w zbiorniku(ach).

10 Czy statkowy *Podręcznik procedur i instalacji* wymaga przeprowadzenia mycia wstępnego zbiorników i usunięcia popłuczyn do urządzeń odbiorczych?

11 Awaria pomp i/lub systemu resztkowego:
- .1 czas i rodzaj awarii;
- .2 przyczyny awarii;
- .3 czas, w którym przywrócono sprawność systemu.

(D) Obowiązkowe mycie wstępne zgodnie ze statkowym *Podręcznikiem procedur i instalacji*

12 Oznaczenie zbiornika(ów), nazwa substancji i kategoria(e).

13 Sposób mycia:
- .1 liczba maszyn myjących w zbiorniku;
- .2 czas trwania mycia/czas trwania cyklu pracy maszyny myjącej;
- .3 gorąca/zimna woda.

14 Popłuczyny po myciu wstępnym przemieszczono do:
- .4 urządzenia odbiorczego w porcie wyładunkowym (wymienić port)[1];
- .5 urządzenia odbiorczego zlokalizowanego w innym porcie (wymienić port)[1].

(E) Mycie zbiorników ładunkowych inne niż obowiązkowe mycie wstępne (inne operacje związane z myciem wstępnym, myciem końcowym, wentylacją, itd.)

15 Podać czas, wymienić zbiornik(i), substancję(e) i kategorię(e) oraz podać informacje dotyczące:
- .1 zastosowanego sposobu mycia;
- .2 środków myjących (nazwa(y) i ilość);
- .3 sposobów wentylowania (ilość użytych wentylatorów, czas trwania operacji).

16 Popłuczyny przemieszczono do:
- .1 morza,
- .2 urządzenia odbiorczego (wymienić port)[1],
- .3 zbiornika resztkowego (wymienić zbiornik).

(F) Usuwanie do morza popłuczyn po myciu zbiorników

17 Oznaczenie zbiornika(ów):

---

[1] Kapitanowie statków powinni otrzymać od operatora urządzenia odbiorczego, którymi mogą być także barki i samochody, potwierdzenie lub zaświadczenie odbioru, w którym będzie wyszczególniona ilość przekazanych popłuczyn oraz czas i data przekazania. Potwierdzenie lub zaświadczenie powinny być przechowywane wraz z *Książką zapisów ładunkowych*.

.1 Czy popłuczyny usuwano podczas mycia zbiornika(ów)? Jeśli tak – podać natężenie wypływu (w m^3/godz.).

.2 Czy popłuczyny usuwano ze zbiornika resztkowego? Jeśli tak – podać ilość i natężenie wypływu (w m^3/godz.).

18 Czas rozpoczęcia i zakończenia usuwania popłuczyn.

19 Prędkość statku w czasie usuwania popłuczyn.

(G) Balastowanie zbiorników ładunkowych

20 Oznaczenie zabalastowanego(ych) zbiornika(ów).

21 Czas rozpoczęcia balastowania.

(H) Usuwanie balastu ze zbiorników ładunkowych

22 Oznaczenie zbiornika(ów).

23 Balast usunięto do:

.1 morza;

.2 urządzeń odbiorczych (wymienić port)[1].

24 Czas rozpoczęcia i zakończenia usuwania balastu.

25 Prędkość statku w czasie usuwania balastu.

(I) Awaryjne lub inne wyjątkowe usunięcie

26 Czas zdarzenia.

27 Przybliżona ilość, substancja(e) i kategoria(e).

28 Okoliczności usunięcia lub wycieku i uwagi ogólne.

(J) Kontrola przeprowadzona przez upoważnionych inspektorów

29 Wymienić port.

30 Oznaczenia zbiornika(ów), nazwy i kategorii substancji wyładowanej na ląd.

31 Czy osuszono zbiornik(i), pompę(y) i rurociągi ładunkowe z pozostałości ładunku?

32 Czy przeprowadzono mycie wstępne zbiorników zgodnie ze statkowym *Podręcznikiem procedur i instalacji*?

33 Czy popłuczyny wytworzone podczas mycia wstępnego zbiorników usunięto na ląd i czy zbiornik jest pusty?

34 Udzielono zwolnienia od obowiązkowego mycia wstępnego zbiorników.

35 Przyczyna udzielenia zezwolenia.

36 Nazwisko i podpis upoważnionego inspektora.

---

[1] Kapitanowie statków powinni otrzymać od operatora urządzenia odbiorczego, którymi mogą być także barki i samochody, potwierdzenie lub zaświadczenie odbioru, w którym będzie wyszczególniona ilość przekazanych popłuczyn oraz czas i data przekazania. Potwierdzenie lub zaświadczenie powinny być przechowywane wraz z *Książką zapisów ładunkowych*.

Załącznik II – Uzupełnienie 2

37 Organizacja, przedsiębiorstwo, instytucja rządowa, w której inspektor jest zatrudniony.

(K) Dodatkowe czynności eksploatacyjne i uwagi

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO .....

OPERACJE ŁADUNKOWE/BALASTOWE

Data	Kod (litera)	Pozycja (numer)	Zapisy czynności/ podpis oficera odpowiedzialnego

Podpis kapitana .....

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIE 3

Wzór *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem*

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU PRZY PRZEWOZIE SZKODLIWYCH SUBSTANCJI CIEKŁYCH LUZEM

Wydane na podstawie postanowień *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku ze zmianami (zwanej dalej Konwencją), z upoważnienia Rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez .....

(pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku[1]

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy.....

Numer IMO .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła 8 z Załącznika II do Konwencji.

2 Przegląd wykazał, iż konstrukcja, wyposażenie, instalacje, armatura, urządzenia i zastosowane na statku materiały oraz ich stan są pod każdym względem zadowalające i że statek spełnia mające do niego zastosowanie wymagania Załącznika II do Konwencji.

[1] Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym.

Załącznik II – Uzupełnienie 3

3 Statek jest zaopatrzony w *Podręcznik procedur i instalacji* wymagany w prawidle 14 z Załącznika II do Konwencji oraz, że instalacje i wyposażenie statku wymienione w *Podręczniku* są pod każdym względem zadowalające.

4 Statek spełnia wymagania Załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78 dla przewozu luzem wymienionych niżej szkodliwych substancji ciekłych pod warunkiem, że będą przestrzegane wszystkie odpowiednie postanowienia Załącznika II.

Szkodliwe substancje ciekłe	Warunki przewozu (numery zbiorników itp.)	Kategoria szkodliwości
Ciąg dalszy na dodatkowych arkuszach zaopatrzonych w datę i podpisy		

Niniejsze Świadectwo jest ważne do (dd/mm/rrrr): .....
pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z prawidłem 8 z Załącznika II o Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane (dd/mm/rrrr): .....

Wydano w .....
(Miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr): .....
(Data wydania)

.....
(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego Świadectwo)

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadectwo)

Konwencja MARPOL

POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I POŚREDNICH

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego prawidłem 8 z Załącznika II stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji:

Przegląd roczny:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni[1]:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni[1]:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Przegląd roczny:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik II – Uzupełnienie 3

PRZEGLĄD ROCZNY/POŚREDNI PRZEPROWADZONY ZGODNIE Z PRAWIDŁEM 10.8.3

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu rocznego / pośredniego[1] przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10.8.3 z Załącznika II do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji.

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.3

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji i zgodnie z prawidłem 10.3 z Załącznika II do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

POTWIERDZENIE W PRZYPADKU, GDY ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY PRZEGLĄD DLA ODNOWIENIA ŚWIADECTWA I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.4

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji i zgodnie z prawidłem 10.4 z Załącznika II do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA CELEM DOPŁYNIĘCIA DO PORTU, GDZIE ZOSTANIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD LUB NA OKRES ZWŁOKI, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.5 LUB 10.6

Zgodnie z prawidłem 10.5 lub 10.6 Z Załącznika II do Konwencji, niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Załącznik II – Uzupełnienie 3

POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 10.8

Zgodnie z prawidłem 10.8 z Załącznika II do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

Zgodnie z prawidłem 10.8 z Załącznika II do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć organu władzy)

UZUPEŁNIENIE 4

Standardowy wzorzec *Podręcznika procedur i instalacji*

Uwaga 1:

Standardowy wzorzec składa się z ujednoliconego tekstu wstępu i spisu treści wiodących tematów w każdym rozdziale. Ta ujednolicona część powinna być zamieszczona w *Podręczniku* przeznaczonym dla każdego statku. Po niej powinna następować treść każdego rozdziału opracowana dla konkretnego statku. Jeżeli rozdział nie ma zastosowania, należy wpisać litery „NA" (ang. Not applicable), tak aby nie powodować zakłócenia w numeracji wymaganej w standardowym wzorcu. Tam, gdzie poszczególne ustępy w standardowym wzorcu pisane są kursywą, wymagane informacje powinny opisywać konkretny statek. Treść *Podręcznika* będzie się różnić zależnie od konstrukcji statku, rodzaju uprawianej żeglugi oraz przewidzianych do przewozu ładunków. Tam, gdzie tekst nie jest pisany kursywą, do *Podręcznika* należy przepisać tekst ze standardowego wzorca bez jakichkolwiek zmian.

Uwaga 2:

Jeżeli Administracja wymaga lub akceptuje informacje i instrukcje eksploatacyjne dodatkowe w stosunku do tych podanych w tym standardowym wzorcu, to powinny być one zawarte w Dodatku D do *Podręcznika*.

Załącznik II – Uzupełnienie 4

KONWENCJA MARPOL 73/78, ZAŁĄCZNIK II
PODRĘCZNIK PROCEDUR I INSTALACJI

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał wywoławczy .....

Numer IMO .....

Port macierzysty .....

Pieczęć zatwierdzenia przez Administrację

WPROWADZENIE

1 *Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973* zmieniona odnoszącym się do niej Protokołem 1978 (określana dalej jako Konwencja MARPOL 73/78) została ustanowiona po to, aby zapobiegać zanieczyszczaniu środowiska morskiego poprzez usuwanie ze statków do morza szkodliwych substancji lub cieczy zawierających takie substancje. Aby osiągnąć ten cel, Konwencja MARPOL 73/78 zawiera sześć załączników, w których przedstawione są szczegółowe przepisy dotyczące postępowania z nimi na statkach oraz usuwania do morza lub wypuszczania do atmosfery sześciu głównych grup substancji szkodliwych, tj. Załącznik I (oleje mineralne), Załącznik II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), Załącznik III (szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach), Załącznik IV (ścieki), Załącznik V (śmieci) i Załącznik VI (zanieczyszczenia powietrza).

2 Prawidło 13 z Załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78 (określany dalej jako Załącznik II) zabrania usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych kategorii X, Y lub Z oraz wód balastowych, popłuczyn ze zbiorników lub innych pozostałości bądź mieszanin zawierających takie substancje, chyba że ma to miejsce zgodnie z określonymi warunkami, z uwzględnieniem procedur i instalacji technicznych opartych na normach opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) po to, aby zapewnić, że kryteria określone dla każdej kategorii zostaną spełnione.

3 Załącznik II wymaga, aby na każdym statku przeznaczonym do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem, znajdował się *Podręcznik procedur i instalacji* zwany dalej *Podręcznikiem*.

4 *Podręcznik* ten został napisany zgodnie z prawidłem 14 z Załącznika II i zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi czyszczenia zbiorników ładunkowych i usuwania pozostałości i mieszanin pochodzących z tych operacji, z punktu widzenia ich wpływu na środowisko morskie. *Podręcznik* nie jest poradnikiem dotyczącym bezpieczeństwa i należy odwołać się do innych publikacji szczególnie po to, aby takie niebezpieczeństwa ocenić.

5 Celem *Podręcznika* jest określenie instalacji i wyposażenia wymaganego dla uzyskania zgodności z Załącznikiem II, jak również określenie wszystkich procedur eksploatacyjnych, którymi posługiwać się będą oficerowie statku w przypadku postępowania z ładunkiem, czyszczenia zbiorników, postępowania z resztkami, usuwania pozostałości, balastowania i wybalastowania po to, aby spełnić wymagania Załącznika II.

6 Ponadto, niniejszy *Podręcznik* wraz z *Książką zapisów ładunkowych* oraz Świadectwem wydanym zgodnie z Załącznikiem II[1] będą wykorzystywane przez Administracje dla celów kontroli, aby zapewnić, że ten statek w pełni odpowiada wymaganiom Załącznika II.

7 Kapitan powinien zapewnić, że nie będzie miało miejsca żadne usuwanie do morza pozostałości ładunku lub mieszaniny pozostałości z wodą zawierających substancje kategorii X, Y lub Z, jeżeli usuwanie takie nie będzie dokonywane w pełnej zgodności z procedurami eksploatacyjnymi zawartymi w niniejszym *Podręczniku*.

8 Niniejszy Podręcznik został zatwierdzony przez Administrację i żadne zmiany ani poprawki nie powinny być wprowadzane do którejkolwiek jego części bez uprzedniego zatwierdzenia przez Administrację.

SPIS ROZDZIAŁÓW

1. Zasadnicze postanowienia Załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78.
2. Opis wyposażenia i instalacji.
3. Procedury wyładunku i resztkowania zbiorników.
4. Procedury dotyczące czyszczenia zbiorników ładunkowych, usuwania pozostałości, balastowania i wybalastowania.
5. Informacje i procedury.

[1] Należy wpisać tylko świadectwo wystawione dla konkretnego statku tj. *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu przy przewozie szkodliwych substancji ciekłych luzem* lub *Świadectwo zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem* lub *Międzynarodowe świadectwo zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem.*

ROZDZIAŁ 1 – Zasadnicze postanowienia Załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78

1.1 Wymagania Załącznika II mają zastosowanie do wszystkich statków przewożących szkodliwe substancje ciekłe luzem. Substancje stwarzające zagrożenie powstania szkody dla środowiska morskiego zostały podzielone na 3 kategorie, X, Y i Z. Substancje kategorii X są to substancje stwarzające największe zagrożenie dla środowiska morskiego, podczas gdy substancje kategorii Z są to substancje stwarzające zagrożenie najmniejsze.

1.2 Załącznik II zabrania usuwania do morza jakichkolwiek cieczy zawierających substancje zakwalifikowane do tych kategorii, z wyjątkiem usuwania dokonywanego w warunkach, które są szczegółowo określone dla każdej kategorii. Warunki te obejmują, tam gdzie to ma zastosowanie, takie parametry jak:

.1 największą przypadającą na zbiornik ilość substancji, która może być usunięta do morza;
.2 prędkość statku podczas usuwania;
.3 najmniejszą odległość od najbliższego lądu podczas usuwania;
.4 najmniejsza głębokość morza podczas usuwania;
.5 potrzebę dokonania usuwania poniżej linii wodnej.

1.3 Dla pewnych obszarów morskich określonych jako „obszary specjalne" stosuje się bardziej ostre kryteria dotyczące usuwania. Zgodnie z Załącznikiem II, obszarem specjalnym jest obszar Antarktyki.

1.4 Załącznik II wymaga, aby każdy statek był wyposażony w instalację pomp i rurociągów zapewniającą, że każdy zbiornik przeznaczony do przewozu substancji kategorii X, Y i Z nie będzie zawierał po wyładunku pozostałości substancji w ilościach przekraczających podane w Załączniku. Dla każdego zbiornika przeznaczonego do przewozu takich substancji należy dokonać oszacowania ilości pozostałości. Tylko wtedy, gdy ta oszacowana ilość pozostałości jest mniejsza niż ilość pozostałości określona w Załączniku, zbiornik można zatwierdzić do przewozu substancji kategorii X, Y lub Z.

1.5 W uzupełnieniu do warunków przedstawionych powyżej, ważnym wymaganiem zawartym w Załączniku II jest to, że usuwanie pozostałości pewnych ładunków, jak również czyszczenie i wentylacja pewnych zbiorników, mogą być przeprowadzane tylko zgodnie z zatwierdzonymi procedurami i instalacjami.

1.6 W celu umożliwienia spełnienia wymagania ustępu 1.5, niniejszy Podręcznik zawiera w rozdziale 2 wszystkie dane dotyczące statkowego wyposażenia i instalacji, w rozdziale 3 procedury eksploatacyjne doty-

czące wyładunku i resztkowania zbiorników, a w rozdziale 4 procedury usuwania pozostałości ładunku, mycia zbiorników, gromadzenia resztek, balastowania i odbalastowania, mogących mieć zastosowanie do substancji, do przewozu których statek jest przeznaczony.

1.7 Postępowanie zgodne z podanymi w niniejszym Podręczniku procedurami zapewni, że statek będzie spełniał odnośne wymagania Załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78.

ROZDZIAŁ 2 – Opis wyposażenia i instalacji statku

2.1 Niniejszy rozdział zawiera wszystkie dane dotyczące wyposażenia statku i zastosowanych rozwiązań technicznych niezbędnych załodze do postępowania zgodnie z procedurami eksploatacyjnymi zawartymi w rozdziałach 3 i 4.

2.2 Plan ogólny statku i opis zbiorników ładunkowych

Niniejszy podrozdział powinien zawierać krótki opis obszaru ładunkowego statku z podaniem głównych cech zbiorników ładunkowych i ich usytuowania.
Powinny tam znaleźć się szkice lub schematy przedstawiające plan ogólny statku i pokazujące rozmieszczenie i numerację zbiorników ładunkowych oraz urządzeń grzewczych.

2.3 Opis instalacji pomp i rurociągów ładunkowych oraz instalacji resztkowania

Podrozdział ten powinien zawierać opis instalacji pomp i rurociągów ładunkowych oraz instalacji resztkowania. Powinny w nim znaleźć się, tam gdzie to konieczne poparte opisem, szkice lub schematy przedstawiające:

.1 instalacje rurociągów ładunkowych z podaniem średnic;
.2 instalacje pomp ładunkowych z podaniem wydajności;
.3 instalacje rurociągów resztkowania z podaniem średnic;
.4 instalacje pomp resztkujących z podaniem wydajności;
.5 usytuowanie końcówek ssących rurociągów ładunkowych i rurociągów resztkowania w każdym zbiorniku ładunkowym;
.6 jeżeli w zbiornikach zastosowano studzienki ssące, to ich usytuowanie i pojemność;
.7 instalacje rurociągów osuszania i resztkowania lub przedmuchiwania rurociągów; oraz
.8 ilość i ciśnienie azotu lub powietrza wymaganego do przedmuchiwania rurociągów, jeśli ma zastosowanie.

2.4 Opis zbiorników balastowych oraz instalacji rurociągów i pomp balastowych

Podrozdział ten powinien zawierać opis zbiorników balastowych oraz instalacje rurociągów i pomp balastowych.
Powinny w nim znaleźć się szkice lub schematy i tabele przedstawiające:

.1 plan ogólny, pokazujący rozmieszczenie zbiorników balastu oddzielonego i zbiorników ładunkowych wykorzystywanych jako zbiorniki balastowe z podaniem ich pojemności (w metrach sześciennych);
.2 instalację rurociągów balastowych;
.3 wydajność pompowania dla tych zbiorników ładunkowych, które mogą być także wykorzystywane jako zbiorniki balastowe, oraz
.4 każde połączenie pomiędzy instalacją rurociągów balastowych a instalacją podwodnego odpływu.

2.5 Opis wyznaczonych zbiorników resztkowych wraz z obsługującymi je instalacjami pomp i rurociągów

Podrozdział ten powinien zawierać opis wyznaczonego(ych) zbiornika(ów) resztkowych wraz z obsługującymi je instalacjami pomp i rurociągów. Powinny w nim znaleźć się szkice lub schematy przedstawiające:

.1 które zbiorniki określone zostały jako wyznaczone zbiorniki resztkowe, wraz z podaniem pojemności takich zbiorników;
.2 instalacje pomp i rurociągów obsługujących wyznaczone zbiorniki resztkowe, z podaniem średnic rurociągów, jak również połączeń z podwodnym odpływem.

2.6 Opis podwodnego odpływu dla cieczy zawierających szkodliwe substancje ciekłe

Podrozdział ten powinien zawierać informacje o usytuowaniu i maksymalnym natężeniu przepływu przez podwodny odpływ (lub odpływy), jak również podłączeń do tego odpływu ze zbiorników ładunkowych i resztkowych. Powinny w nim znaleźć się szkice lub schematy przedstawiające:

.1 usytuowanie i ilość podwodnych odpływów;
.2 podłączenia do podwodnego odpływu;
.3 usytuowanie wszystkich poborów wody morskiej w stosunku do podwodnych odpływów.

2.7 Opis urządzeń pomiarowych natężenia przepływu oraz urządzeń rejestrujących

[Anulowany]

2.8 Opis systemu wentylacji zbiorników ładunkowych

Podrozdział ten powinien zawierać opis systemu wentylacji zbiorników ładunkowych.
Powinny w nim znaleźć się, tam gdzie to konieczne, poparte opisem, szkice lub schematy i tabele przedstawiające:

.1 w ustępie 4.4.10 Podręcznika należy zamieścić wykaz szkodliwych substancji ciekłych, do przewozu których statek jest certyfikowany, o ciśnieniu par powyżej 5 x 10^3 Pa w temperaturze 20 °C, które można usuwać poprzez wentylację;
.2 rurociągi wentylacyjne i wentylatory;
.3 usytuowanie otworów wentylacyjnych;
.4 minimalne natężenie przepływu w systemie wentylacji wystarczające do skutecznego przewentylowania dna i wszystkich części zbiornika ładunkowego;
.5 usytuowanie elementów konstrukcyjnych wewnątrz zbiornika, mogących zakłócać wentylację;
.6 sposób wentylacji instalacji rurociągów ładunkowych, pomp, filtrów itd.; oraz
.7 środki umożliwiające upewnienie się, że zbiornik jest suchy.

2.9 Opis urządzeń do mycia zbiorników i instalacji podgrzewania wody myjącej

Podrozdział ten powinien zawierać opis urządzeń do mycia zbiorników ładunkowych, instalacji podgrzewania wody myjącej i całego wyposażenia niezbędnego do mycia zbiorników.
Powinny w nim znaleźć się szkice i tabele lub wykresy przedstawiające:

.1 instalację rurociągów przeznaczonych do mycia zbiorników z podaniem ich średnic;
.2 typ maszyn myjących z podaniem ich wydajności i ciśnienia;
.3 największą liczbę maszyn myjących, która może pracować równocześnie;
.4 usytuowanie otworów w pokładzie przeznaczonych do mycia zbiorników;
.5 liczbę i usytuowanie maszyn myjących, wymagane dla zapewnienia pełnego pokrycia ścian zbiorników ładunkowych;
.6 największe natężenie przepływu wody, jaką można podgrzać do 60 °C przy pomocy zainstalowanych urządzeń grzewczych; oraz
.7 największą liczbę maszyn myjących, która może pracować równocześnie przy 60 °C.

ROZDZIAŁ 3 – Procedury wyładunku i resztkowania zbiorników

3.1 Niniejszy rozdział zawiera procedury eksploatacyjne dotyczące wyładunku i resztkowania zbiorników, zgodnie z którymi należy postępować, aby zapewnić zgodność z wymaganiami Załącznika II.

3.1 Wyładunek

Podrozdział ten powinien zawierać procedury, zgodnie z którymi należy postępować, z podaniem pomp oraz rurociągów wyładunkowych i ssących, których należy użyć dla każdego zbiornika. Można również podać sposoby alternatywne.
Należy podać sposób obsługi pompy lub pomp oraz kolejność manewrowania wszystkimi zaworami.
Podstawowe wymaganie sprowadza się do tego, aby dokonać wyładunku w maksymalnie możliwym zakresie.

3.2 Resztkowanie zbiorników

Podrozdział ten powinien zawierać procedury, zgodnie z którymi należy postępować podczas resztkowania każdego zbiornika ładunkowego.
Procedury powinny zawierać:
.1 operacje systemu resztkowania;
.2 wymagania dotyczące przechyłu i trymu;
.3 urządzenia służące do opróżniania i resztkowania lub przedmuchiwania rurociągów ładunkowych, jeśli mają zastosowanie;
.4 czas trwania resztkowania przy próbie wodnej.

3.4 Temperatura ładunku

Podrozdział ten powinien zawierać informacje o wymaganiach grzewczych ładunków, które określono jako wymagające posiadania w trakcie wyładunku określonej minimalnej temperatury.
Powinna być podana informacja o regulacji systemu grzewczego i sposobie pomiaru temperatury.

3.5 Procedury, zgodnie z którymi należy postępować, gdy nie można rozładować zbiornika zgodnie z wymaganą procedurą.

Podrozdział ten powinien zawierać informacje o procedurach, zgodnie z którymi należy postępować w przypadku, gdy wymagania zawarte w podrozdziale 3.3 i/lub 3.4 nie mogą być spełnione ze względu na takie sytuacje, jak:
.1 uszkodzenie instalacji resztkowania zbiorników ładunkowych; oraz

.2 uszkodzenie instalacji podgrzewania zbiorników ładunkowych.

3.6 Książka zapisów ładunkowych

Właściwe rubryki *Książki zapisów ładunkowych* powinny być wypełniane tuż po zakończeniu wyładunku.

ROZDZIAŁ 4 – Procedury dotyczące czyszczenia zbiorników ładunkowych, usuwania pozostałości, balastowania i odbalastowania

4.1 Niniejszy rozdział zawiera procedury eksploatacyjne dotyczące czyszczenia zbiorników, postępowania z balastami i resztkami, których należy przestrzegać w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami Załącznika II.

4.2 W poniższych punktach podana została kolejność działań, które należy podjąć oraz zawarte zostały informacje istotne z punktu widzenia zapewnienia tego, że szkodliwe substancje ciekłe będą usuwane w sposób nie powodujący zagrożenia dla środowiska morskiego.

4.3 [Anulowany]

4.4 Niezbędne informacje dla ustalenia procedur usuwania resztek ładunku, czyszczenia, balastowania i odbalastowania zbiornika, powinny uwzględniać co następuje:

.1 Kategorie substancji

Kategorię substancji należy odczytać z odnośnego Świadectwa.

.2 Skuteczność resztkowania instalacji pompowej zbiornika

Treść tego podrozdziału będzie zależeć od konstrukcji statku, a także od tego, czy jest to statek nowy, czy istniejący. (Patrz schemat postępowania i wymagania dotyczące opróżniania/ resztkowania.)

.3 Statek wewnątrz lub poza obszarem specjalnym

Podrozdział ten powinien zawierać instrukcje dotyczące tego, czy popłuczyny mogą zostać usunięte do morza wewnątrz obszaru specjalnego (jak to zostało określone w podrozdziale 1.3), czy poza obszarem specjalnym. Te zróżnicowane wymagania powinny być jasno określone i będą zależeć od konstrukcji statku oraz rodzaju uprawianej żeglugi.

Nie zezwala się na usuwanie do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje na

obszarze Antarktyki (obszar morza na południe od 60° szerokości południowej).

.4 Substancje zestalające się lub o wysokiej lepkości

Właściwości substancji należy odczytać z dokumentów ładunkowych.

.5 Zdolność mieszania się z wodą

[Anulowano]

.6 Kompatybilność z resztkami zawierającymi inne substancje

Podrozdział ten powinien zawierać instrukcje dotyczące dozwolonego i niedozwolonego mieszania resztek ładunku. Należy odwołać się do informatorów dotyczących kompatybilności.

.7 Zdawanie do urządzeń odbiorczych

Podrozdział ten powinien określać te substancje, których pozostałości powinny zostać wstępnie zmyte i zdane do urządzeń odbiorczych.

.8 Usuwanie do morza

Podrozdział ten powinien zawierać informacje o czynnikach, które należy uwzględnić w celu stwierdzenia, czy dozwolone jest usuwanie do morza mieszanin pozostałości z wodą.

.9 Stosowanie środków lub dodatków czyszczących

Podrozdział ten powinien zawierać informacje o stosowaniu i usuwaniu środków czyszczących (np. rozpuszczalników stosowanych do czyszczenia zbiorników) oraz dodatków[1] *do wody używanej do mycia zbiorników (np. detergentów).*

.10 Stosowanie procedur wentylacji do czyszczenia zbiorników

Podrozdział ten powinien przywoływać wszystkie substancje, do których można stosować procedury wentylacji.

4.5 Po dokonaniu oceny powyższych informacji, prawidłowe procedury eksploatacyjne, zgodnie z którymi należy postępować, powinny zostać określone przy użyciu instrukcji i schematów postępowania zawartych w niniejszym rozdziale. Należy dokonywać właściwych wpisów do *Książki zapisów ładunkowych*, podając zastosowane procedury.

[1] Patrz ostatnie wydanie cyrkularza MEPC.2 (wydawanego corocznie w grudniu).

Załącznik II – Uzupełnienie 4

ROZDZIAŁ 5 – Informacje i procedury

Rozdział ten powinien zawierać procedury, które będą zależeć od wieku statku oraz sprawności instalacji opróżniającej. Przywołane w tym rozdziale przykłady schematów postępowania znajdują się w Uzupełnieniu A i zawierają wyczerpujące wymagania, mające zastosowanie zarówno do statków nowych, jak i istniejących. Podręcznik dla konkretnego statku powinien zawierać tylko te wymagania, które mają zastosowanie do tego statku.

Informacje odnoszące się do punktu topnienia i lepkości dla tych substancji, których punkt topnienia jest równy lub wyższy niż 0 °C, lub których lepkość jest równa lub wyższa niż 50 mPa·s przy 20 °C, powinny być uzyskane z dokumentów załadunkowych.

Substancje dozwolone do przewozu należy odczytać z odnośnego Świadectwa.

Podręcznik powinien zawierać:

Tabela 1	:	[Anulowano]
Tabela 2	:	Informacje o zbiornikach ładunkowych.
Dodatek A	:	Schematy postępowania.
Dodatek B	:	Procedury mycia wstępnego.
Dodatek C	:	Procedury wentylacji
Dodatek D	:	Informacje dodatkowe i instrukcje eksploatacyjne, jeśli są wymagane lub akceptowane przez Administrację.

Powyższe tabele i dodatki zostały w zarysach przedstawione poniżej.

Tabela 2 – Informacje o zbiornikach ładunkowych

Numer zbiornika[1]	Pojemność [m^3]	Pozostałość resztkowa (w litrach)

[1] Numery zbiorników powinny być identyczne z tymi, które są w Świadectwie zdolności statku.

DODATEK A

SCHEMATY POSTĘPOWANIA

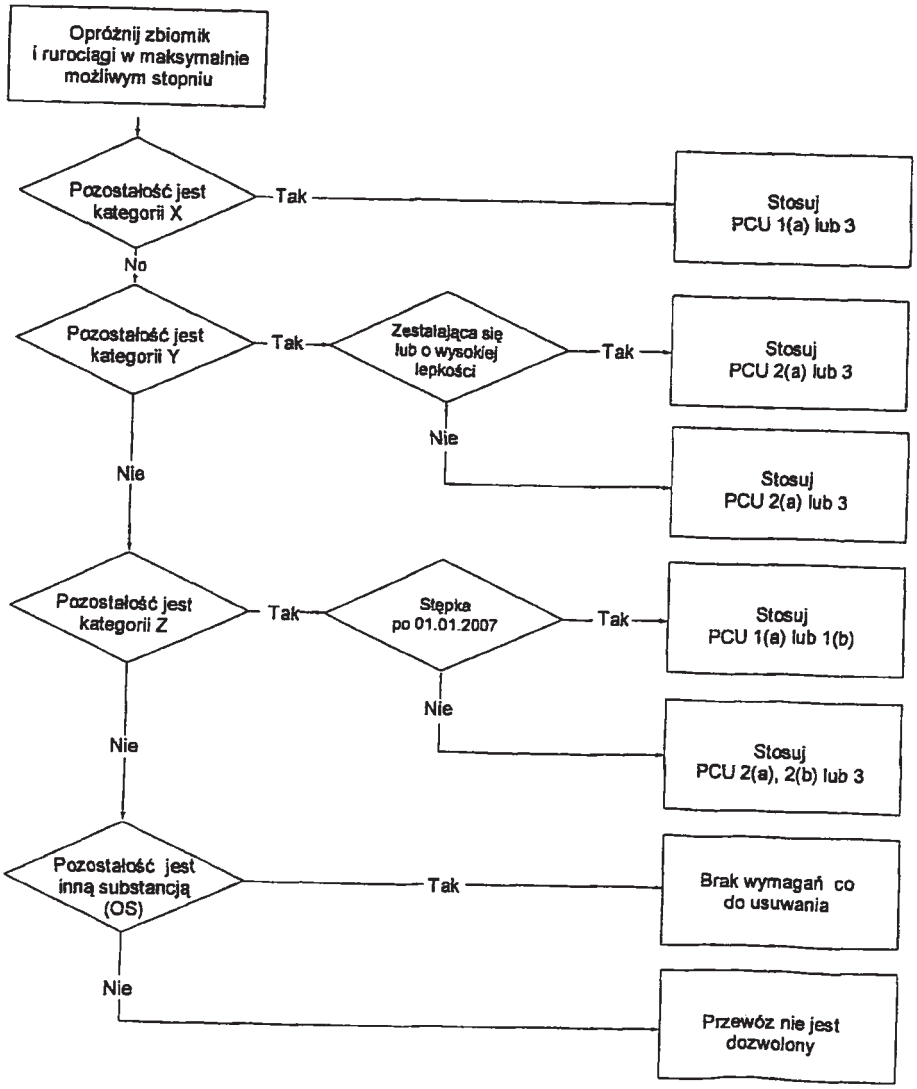
CZYSZCZENIE ZBIORNIKÓW ŁADUNKOWYCH I USUWANIE POPŁUCZYN/BALASTU ZAWIERAJĄCYCH POZOSTAŁOŚCI SUBSTANCJI KATEGORII X, Y I Z

Uwaga 1: Niniejszy schemat postępowania przedstawia podstawowe wymagania mające zastosowanie do wszystkich grup wiekowych statków i służy tylko jako wskazówka.

Uwaga 2: Jakiekolwiek usuwanie do morza jest regulowane przez Załącznik II.

Uwaga 3: Jakiekolwiek usuwanie do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje na obszarze Antarktyki jest zabronione.

Załącznik II – Uzupełnienie 4



Dane statku	Wymagania dotyczące resztkowania (w litrach)		
	Kategoria X	Kategoria Y	Kategoria Z
Statki nowe: stępka po 1 stycznia 2007 r.	75	75	75
Statki wg IBC do 1 stycznia 2007 r.	100+50 tolerancji	100+50 tolerancji	300+50 tolerancji
Statki wg BCH	300+50 tolerancji	300+50 tolerancji	900+50 tolerancji
Inne statki: stępka przed 1 stycznia 2007 r.	N/A	N/A	Opróżnić w możliwie największym stopniu

Procedury czyszczenia i usuwania (PCU)
(Rozpocznij od góry kolumny od określonego numeru PCU i zakończ każdy punkt procedury w takiej kolejności jak zaznaczono)

Konwencja MARPOL

Nr	Czynność	Numer procedury				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Opróżnij zbiornik i rurociągi w maksymalnie możliwym stopniu, co najmniej zgodnie z procedurami w rozdziale 3 niniejszego Podręcznika	X	X	X	X	X
2	Zastosuj mycie wstępne zgodnie z Dodatkiem B do niniejszego Podręcznika i usuń pozostałości do urządzenia odbiorczego	X	X			
3	Zastosuj następnie mycie, w uzupełnieniu do mycia wstępnego, stosując: jeden pełny cykl maszyn(y) myjących (ej) *dla statków zbudowanych przed 1 lipca 1994* ilość wody nie mniejszą niż wyliczona dla „*k*" = 1 *dla statków zbudowanych 1 lipca 1994 lub po tej dacie*		X			
4	Zastosuj procedurę wentylacji zgodnie z Dodatkiem C do niniejszego Podręcznika					X
5	Zabalastuj zbiorniki lub umyj zbiornik do stanu wymaganego przez załadowcę	X		X	X	X
6	Balast dodany do zbiornika		X			
7	Warunki do usuwania balastu/mieszaniny pozostałości/woda innych niż po myciu wstępnym:					
	odległość od lądu > 12 mil morskich	X		X	X	
	szybkość statku > 7 węzłów	X		X	X	
	głębokość wody > 25 metrów	X		X	X	
	użycie podwodnego odpływu (nie przekraczając dopuszczalnego natężenia wypływu)	X		X		
8	Warunki do usuwania balastu:					
	odległość od lądu > 12 mil morskich		X			
	głębokość wody > 25 metrów		X			
9	Każda woda wprowadzona następnie do zbiornika może zostać usunięta do morza bez ograniczeń	X	X	X	X	X

DODATEK B

PROCEDURY MYCIA WSTĘPNEGO

Niniejszy dodatek do Podręcznika powinien zawierać procedury mycia wstępnego oparte na Uzupełnieniu 6 do Załącznika II. Procedury te powinny zawierać szczegółowe wymagania dotyczące użycia urządzeń myjących do zbiorników i wyposażenia znajdującego się na danym statku i powinny one zawierać następujące informacje:

.1 usytuowanie przewidywanych do użycia maszyn myjących;
.2 procedury usuwania resztek;
.3 wymagania odnoszące się do mycia na gorąco;
.4 ilość cykli maszyn myjących (lub czas mycia); oraz
.5 minimalne ciśnienia robocze.

DODATEK C

PROCEDURY WENTYLACJI

Niniejszy dodatek do Podręcznika powinien zawierać procedury wentylacji oparte na Uzupełnieniu 7 do Załącznika II. Procedury te powinny zawierać szczegółowe wymagania dotyczące użycia systemu wentylacji zbiorników ładunkowych lub wyposażenia znajdującego się na konkretnym statku i powinny one zawierać następujące informacje:

.1 usytuowanie przewidywanych do użycia wentylatorów;

.2 minimalna wydajność lub prędkość wentylatorów;

.3 procedury wentylacji rurociągów ładunkowych, pomp, filtrów itd.;

.4 procedury upewnienia się, że zbiorniki są suche po zakończeniu procesu.

DODATEK D

INFORMACJE DODATKOWE I INSTRUKCJE EKSPLOATACYJNE WYMAGANE LUB UZNANE PRZEZ ADMINISTRACJĘ

Niniejszy dodatek do Podręcznika powinien zawierać informacje dodatkowe i instrukcje eksploatacyjne wymagane lub uznane przez Administrację.

UZUPEŁNIENIE 5

Określenie ilości pozostałych w zbiornikach ładunkowych, pompach i związanych z nimi rurociągach

1 Wprowadzenie

1.1 Cel

1.1.1 Celem niniejszego uzupełnienia jest dostarczenie procedury przeprowadzania prób efektywności systemów transportu ładunku.

1.2 Uwarunkowania

1.2.1 Zdolność systemu transportu ładunku zbiornika do spełnienia wymagań prawidła 12.1, 12.2 lub 12.3 jest określona poprzez przeprowadzenie próby zgodnie z procedurą zawartą w części 3 niniejszego Uzupełnienia. Pomierzona ilość jest określana mianem „pozostałości resztkowej". Pozostałość resztkowa dla każdego zbiornika powinna być zapisana w znajdującym się na statku *Podręczniku*.

1.2.2 Po określeniu pozostałości resztkowej dla jednego zbiornika, Administracja może przyjąć określone w ten sposób wielkości dla podobnego zbiornika, jeżeli uzna, że system transportu ładunku tego zbiornika jest podobny i funkcjonuje właściwie.

2 Kryteria projektowe i próba skuteczności

2.1 Systemy ładunkowe powinny być tak zaprojektowane, aby zdaniem Administracji spełnione były wymagania zawarte w prawidle 12 z Załącznika II, dotyczące maksymalnej ilości pozostałości w zbiorniku i związanych z nim rurociągach.

2.2 Zgodnie z prawidłem 12.5, systemy transportowe ładunku należy poddać próbie wodnej celem potwierdzenia ich skuteczności. Takie próby wodne powinny, poprzez pomiar, wykazać, że zostały spełnione wymagania prawidła 12. W odniesieniu do prawideł 12.1 i 12.2 dopuszczalna jest tolerancja 50 *l* na zbiornik.

3 Wodna próba skuteczności

3.1 Warunki przeprowadzania próby

3.1.1 Przegłębienie i przechył statku powinny być takie, aby stworzyć dogodne warunki napływu do końcówki ssącej. Podczas próby wodnej przegłębienie statku na rufę nie powinno przekroczyć 3°, a przechył nie powinien przekroczyć 1°.

3.1.2 Przyjęte dla próby wodnej przegłębienie i przechył powinny być zapisane. Powinno to być najmniej korzystne przegłębienie i przechył zasosowane podczas próby wodnej.

3.1.3 W trakcie próby wodnej należy stworzyć warunki do utrzymywania w kolektorze ładunkowym zbiornika ładunkowego przeciwciśnienia nie niższego niż 100 kPa (patrz rys. 5-1 i 5-2).

3.2 Warunki przeprowadzania próby

3.2.1 Upewnij się, że poddawany próbie zbiornik ładunkowy i związane z nim rurociągi zostały oczyszczone, a wejście do zbiornika ładunkowego jest bezpieczne.

3.2.2 Napełnij zbiornik ładunkowy wodą do poziomu koniecznego dla normalnego przeprowadzenia końcowej operacji wyładunku.

3.2.3 Opróżnij i resztkuj zbiornik ładunkowy i związane z nim rurociągi zgodnie z proponowanymi procedurami.

3.2.4 Zbierz wodę pozostałą w zbiorniku ładunkowym i związanych z nim rurociągach w kalibrowanym pojemniku celem dokonania pomiaru. Pozostałości wody powinny być zebrane między innymi z następujących miejsc:

.1 ssanie ze zbiornika ładunkowego i w jego pobliżu;

.2 zagłębienia w dnie zbiornika ładunkowego;

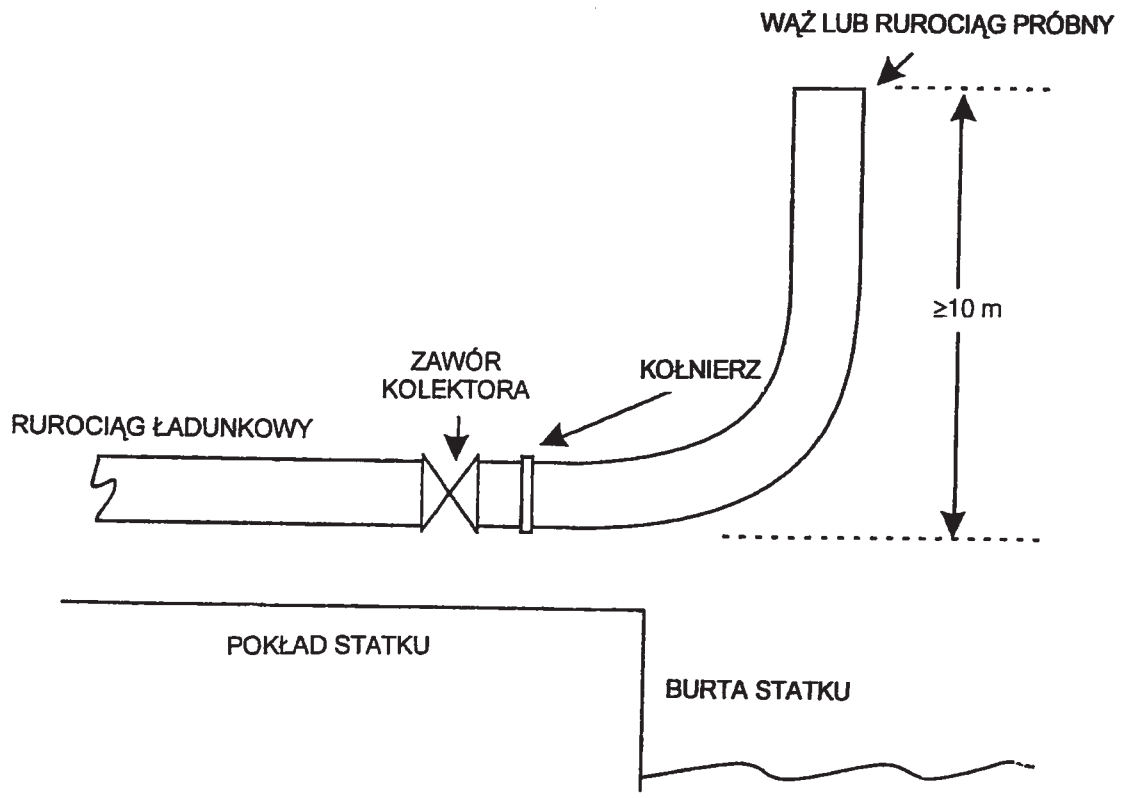
.3 spust z najniższego punktu pompy ładunkowej; oraz

.4 wszystkie spusty z najniższych punktów rurociągów związanych ze zbiornikiem ładunkowym, aż do zaworu na kolektorze.

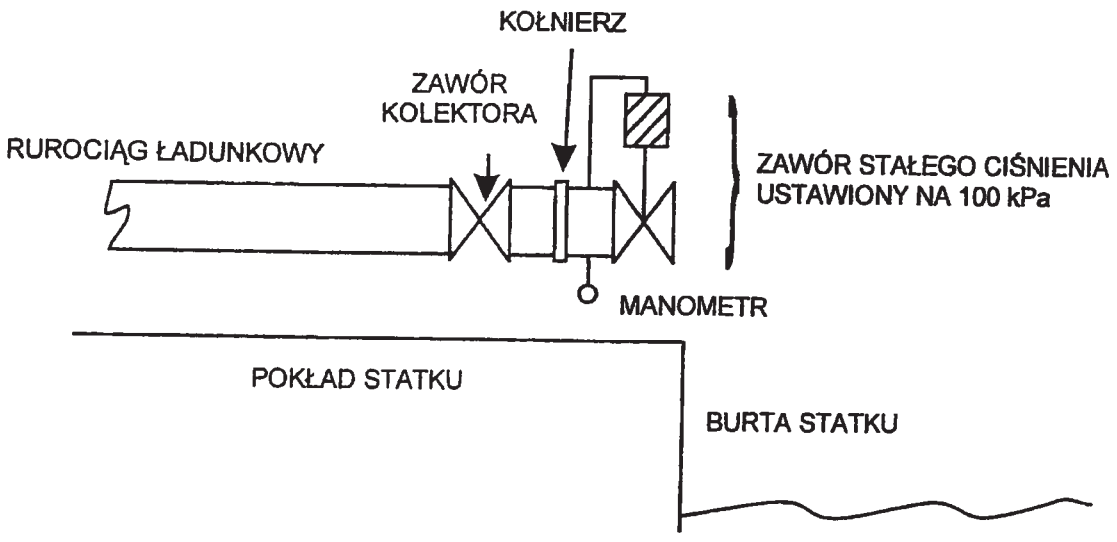
3.2.5 Sumaryczna objętość zebranej w ten sposób wody stanowi dla zbiornika ładunkowego pozostałość resztkową.

3.2.6 Jeżeli grupę zbiorników obsługuje wspólna pompa lub wspólne rurociągi, to pozostałość wody z prób, związana ze wspólnym systemem (systemami), może być równo rozdzielona pomiędzy zbiornikami, pod warunkiem że w zatwierdzonym dla statku *Podręczniku* znajduje się następujące ograniczenie eksploatacyjne: „W przypadku sekwencyjnego wyładunku zbiorników w tej grupie, pompa lub rurociągi nie powinny być myte zanim nie zostanie zakończony rozładunek wszystkich zbiorników z tej grupy".

Konwencja MARPOL



Rys. 5-1.



Rys. 5-2.

Powyższe rysunki przedstawiają urzadzenia do przeprowadzania prób zapewniających uzyskanie w kolektorze wyładunkowym ciśnienia nie niższego niż 100 kPa.

UZUPEŁNIENIE 6

Procedury mycia wstępnego

A Dla statków budowanych przed 1 lipca 1994 r.

Procedury mycia wstępnego wymagane są w celu spełnienia pewnych wymagań Załącznika II. Niniejsze Uzupełnienie wyjaśnia, jak należy takie procedury mycia wstępnego realizować.

Procedury mycia wstępnego dla substancji niezestalających się

1 Zbiorniki należy myć przy użyciu wirującego strumienia wody, podawanego pod dostatecznie wysokim ciśnieniem. W przypadku substancji kategorii X, maszyny myjące powinny pracować w takich miejscach, aby wszystkie powierzchnie zbiornika zostały umyte. W przypadku substancji kategorii Y wystarczy tylko jedno usytuowanie.

2 Ilość wody w zbiorniku podczas mycia powinna być ograniczona do minimum poprzez ciągłe odpompowywanie popłuczyn i utrzymywanie napływu do końcówki ssącej (odpowiedni przechył i przegłębienie). Jeżeli nie można uzyskać takich warunków, mycie należy powtórzyć trzykrotnie, dokładnie resztkując zbiornik pomiędzy poszczególnymi operacjami mycia.

3 Substancje, które posiadają lepkość równą lub wyższą niż 50 mPa·s w temperaturze 20 °C, powinny być zmywane gorącą wodą (temperatura co najmniej 60 °C), chyba że właściwości tych substancji czynią takie mycie mniej skutecznym.

4 Liczba cykli wykonanych przez zastosowaną maszynę myjącą nie powinna być mniejsza niż podana w tabeli 6-1. Cykl maszyny myjącej określa się jako czas pomiędzy jej dwoma następującymi po sobie identycznymi położeniami (obrót o 360°).

5 Po myciu maszyna (maszyny) myjąca powinna pracować dostatecznie długo, aby przepłukać rurociągi, pompę i filtr, a usuwanie do lądowych urządzeń odbiorczych powinno być kontynuowane aż do opróżnienia zbiornika.

Procedury mycia wstępnego dla substancji zestalających się

1 Zbiorniki należy umyć możliwie najszybciej po zakończeniu wyładunku. Jeśli to możliwe, zbiorniki przed myciem powinny zostać podgrzane.

2 Wskazanym jest usunięcie przed myciem pozostałości z luków i włazów.

3 Zbiorniki należy myć przy użyciu wirującego strumienia wody, podawanego pod dostatecznie wysokim ciśnieniem i tak umieszczanego, aby wszystkie powierzchnie zbiornika zostały umyte.

4 Ilość wody w zbiorniku podczas mycia powinna być ograniczona do minimum poprzez ciągłe odpompowywanie popłuczyn i utrzymywanie napływu do końcówki ssącej (odpowiedni przechył i przegłębienie). Jeżeli nie można

uzyskać takich warunków, mycie należy powtórzyć trzykrotnie, dokładnie resztkując zbiornik pomiędzy poszczególnymi operacjami mycia.

5 Zbiorniki powinny być myte gorącą wodą (temperatura co najmniej 60 °C), chyba że właściwości tych substancji czynią takie mycie mniej skutecznym.

6 Liczba cykli wykonanych przez zastosowaną maszynę myjącą nie powinna być mniejsza niż podana w tabeli 6-1. Cykl maszyny myjącej określa się jako czas pomiędzy jej dwoma następującymi po sobie identycznymi położeniami (obrót o 360°).

7 Po myciu maszyna (maszyny) myjąca powinna pracować dostatecznie długo, aby przepłukać rurociągi, pompę i filtr, a usuwanie do lądowych urządzeń odbiorczych powinno być kontynuowane aż do opróżnienia zbiornika.

Tabela 6-1
Liczba cykli maszyny myjącej, które powinna wykonać w każdym usytuowaniu

Kategoria substancji	Liczba cykli maszyny myjącej	
	Substancje niezestalające się	Substancje zestalające się
Kategoria X	1	2
Kategoria Y	1/2	1

B Dla statków budowanych w dniu 1 lipca 1994 r. lub po tej dacie, zalecane również dla statków budowanych przed 1 lipca 1994 r.

Procedury mycia wstępnego wymagane są w celu spełnienia pewnych wymagań Załącznika II. Niniejsze Uzupełnienie wyjaśnia, jak należy takie procedury mycia wstępnego realizować i jak należy określać minimalne objętości środka myjącego. Mniejsze ilości środka myjącego mogą być użyte na podstawie faktycznej próby sprawdzającej, zgodnie z wymaganiami Administracji. W przypadku, gdy zostaną zatwierdzone zmniejszone objętości, fakt ten powinien być zapisany w *Podręczniku.*

Jeśli do mycia wstępnego używany jest inny czynnik niż woda, zastosowanie mają postanowienia prawidła 13.5.1.

Procedury mycia wstępnego bez recyrkulacji dla substancji niezestalających się

1 Zbiorniki należy myć przy użyciu wirującego strumienia (strumieni), podawanego pod dostatecznie wysokim ciśnieniem wody. W przypadku substancji kategorii X, maszyny myjące powinny pracować w takich miejscach, aby wszystkie powierzchnie zbiornika zostały umyte. W przypadku substancji kategorii Y wystarczy tylko jedno usytuowanie.

2 Ilość cieczy w zbiorniku podczas mycia powinna być ograniczona do minimum poprzez ciągłe odpompowywanie popłuczyn i utrzymywanie napływu do końcówki ssącej. Jeżeli nie można uzyskać takich warunków, mycie na-

leży powtórzyć trzykrotnie, dokładnie resztkując zbiornik pomiędzy poszczególnymi operacjami mycia.

3 Substancje, które posiadają lepkość równą lub wyższą niż 50 mPa·s w temperaturze 20 °C, powinny być zmywane gorącą wodą (temperatura co najmniej 60 °C), chyba że właściwości tych substancji czynią takie mycie mniej skutecznym.

4 Ilość używanej do mycia wody nie powinna być mniejsza niż podana w punkcie 20 lub określona zgodnie z punktem 21.

5 Po myciu wstępnym zbiorniki i rurociągi należy dokładnie resztkować.

Procedury mycia wstępnego bez recyrkulacji dla substancji zestalających się

6 Zbiorniki należy umyć możliwie najszybciej po zakończeniu wyładunku. Jeśli to możliwe, zbiorniki przed myciem powinny zostać podgrzane.

7 Wskazanym jest usunięcie przed myciem pozostałości z luków i włazów.

8 Zbiorniki należy myć przy użyciu wirującego strumienia, podawanego pod dostatecznie wysokim ciśnieniem wody i tak umieszczanego, aby wszystkie powierzchnie zbiornika zostały umyte.

9 Ilość cieczy w zbiorniku podczas mycia powinna być ograniczona do minimum poprzez ciągłe odpompowywanie popłuczyn i utrzymywanie napływu do końcówki ssącej. Jeżeli nie można uzyskać takich warunków, mycie należy powtórzyć trzykrotnie, dokładnie resztkując zbiornik pomiędzy poszczególnymi operacjami mycia.

10 Zbiorniki powinny być myte gorącą wodą (temperatura co najmniej 60 °C), chyba że właściwości tych substancji czynią takie mycie mniej skutecznym.

11 Ilość używanej do mycia wody nie powinna być mniejsza niż podana w punkcie 20 lub określona zgodnie z punktem 21.

12 Po myciu wstępnym zbiorniki i rurociągi należy dokładnie resztkować.

Procedury mycia wstępnego z recyrkulacją czynnika myjącego

13 Mycie z wykorzystaniem recyrkulacji czynnika myjącego może być stosowane w celu mycia więcej niż jednego zbiornika ładunkowego. Przy ustalaniu ilości należy uwzględnić spodziewaną ilość pozostałości w zbiornikach oraz właściwości środka myjącego, jak i to, czy stosuje się wstępne zraszanie lub spłukiwanie. Jeśli brak jest wystarczających danych, obliczeniowe końcowe stężenie pozostałości ładunku w czynniku myjącym nie powinno przekroczyć 5%, opierając się na nominalnej ilości pozostałych resztek.

14 Recyrkulowany czynnik myjący może być użyty tylko do mycia zbiorników, które zawierają tą samą lub podobną substancję.

15 Ilość czynnika myjącego wystarczająca dla zapewnienia ciągłości mycia powinna być dodana do zbiornika lub zbiorników, które mają być myte.

16 Wszystkie powierzchnie zbiornika powinny być myte przy użyciu wirującego strumienia podawanego pod dostatecznie wysokim ciśnieniem. Recyrkulacja czynnika myjącego może mieć miejsce albo wewnątrz zbiornika, który

ma być myty, albo za pośrednictwem innego zbiornika np. zbiornika resztkowego.

17 Mycie należy prowadzić tak długo, dopóki łączny przepływ będzie nie mniejszy niż ten, który odpowiada odnośnym wartościom podanym w punkcie 20 lub określonym zgodnie z punktem 21.

18 Substancje zestalające się oraz substancje o lepkości równej lub większej niż 50 mPa·s w temperaturze 20 °C powinny być zmywane gorącą wodą (temperatura co najmniej 60 °C), o ile stosowanym czynnikiem myjącym jest woda, chyba że właściwości tych substancji czynią takie mycie mniej skutecznym.

19 Po zakończeniu mycia zbiornika z recyrkulacją w stopniu określonym w punkcie 17 należy usunąć czynnik myjący, a zbiornik poddać dokładnemu resztkowaniu. Następnie zbiornik należy poddać płukaniu przy użyciu czystego czynnika myjącego, z równoczesnym ciągłym odpompowywaniem i usuwaniem czynnika do urządzenia odbiorczego. Płukanie powinno objąć co najmniej dno zbiornika i być wystarczającym do przepłukania rurociągów, pompy i filtra.

Minimalna ilość wody, którą należy użyć do mycia wstępnego

20 Minimalna ilość wody, którą należy użyć do mycia wstępnego, jest uwarunkowana pozostałością resztkową szkodliwej substancji ciekłej w zbiorniku, rozmiarami zbiornika, właściwościami ładunku, dopuszczalnym stężeniem w mającym miejsce po myciu wypływie wody myjącej oraz rejonem pływania. Tą minimalną ilość określa poniższy wzór:

$$Q = k\,(15\,r^{0,8} + 5\,r^{0,7} \times V / 1000)$$

gdzie:

Q = wymagana minimalna ilość wyrażona w m^3;

r = pozostałość resztkowa przypadająca na zbiornik wyrażona w m^3. Wartość r powinna być wartością uzyskaną w trakcie faktycznie przeprowadzonej próby skuteczności resztkowania, lecz nie należy przyjmować mniej niż 0,100 m^3 dla zbiornika o pojemności 500 m^3 i większej oraz 0,040 m^3 dla zbiornika o pojemności 100 m^3 i mniejszej. Dla zbiorników o pojemności pomiędzy 100 m^3 a 500 m^3 minimalna wartość r, jaką można przyjąć w obliczeniach, otrzymuje się za pomocą interpolacji liniowej.
Dla substancji kategorii X wartość r powinna być określana albo w oparciu o próbę resztkowania zgodnie z *Podręcznikiem* z zachowaniem dolnych wartości podanych powyżej, albo przyjęta o wartości 0,9 m^3.

V = pojemność zbiornika w m^3

k = współczynnik, przyjmujący wartości jak niżej:
substancja kategorii X, nie zestalająca się, o niskiej lepkości, $k = 1,2$;
substancja kategorii X, zestalająca się lub o wysokiej lepkości, $k = 2,4$;

substancja kategorii Y, nie zestalająca się, o niskiej lepkości, $k = 0,5$;
substancja kategorii Y, zestalająca się lub o wysokiej lepkości, $k = 1,0$.

Wartości zamieszczone w poniższej tabeli zostały wyliczone przy użyciu wzoru dla współczynnika k równego 1 i mogą być łatwo wykorzystane jako punkt odniesienia.

Pozostałość resztkowa [m^3]	Pojemność zbiornika [m^3]		
	100	500	3 000
≤ 0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 W celu zatwierdzenia do mycia wstępnego mniejszych ilości czynnika myjącego niż podane w punkcie 20, można przeprowadzić próbę weryfikacyjną, zgodnie z wymaganiami Administracji, aby wykazać, że wymagania prawidła 13 są spełnione, biorąc pod uwagę substancje, do przewozu których statek jest przeznaczony. Zweryfikowana w ten sposób objętość czynnika myjącego powinna być dostosowana do innych warunków mycia wstępnego poprzez zastosowanie współczynnika *k* określonego w punkcie 20.

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIE 7

Procedury wentylacji

1 Pozostałości ładunków będących substancjami o ciśnieniu par większym niż 5 kPa w temperaturze 20 °C mogą być usuwane ze zbiornika ładunkowego poprzez wentylację.

2 Zanim pozostałości szkodliwych substancji ciekłych zostaną usunięte poprzez wentylację ze zbiornika, należy rozważyć zagrożenie bezpieczeństwa związane z palnością i toksycznością ładunku. Ze względu na zagadnienia bezpieczeństwa, należy zapoznać się z wymaganiami eksploatacyjnymi dotyczącymi otworów w zbiornikach ładunkowych, o których mowa w *Międzynarodowym kodeksie chemikaliowców* i w *Kodeksie chemikaliowców* oraz z procedurami wentylacji w wydanym przez ICS[1] *Poradniku bezpieczeństwa zbiornikowców (Chemikalia)*.

3 Również władze portowe mogą mieć przepisy dotyczące wentylacji zbiorników ładunkowych.

4 Procedury usuwania pozostałości ładunku ze zbiornika poprzez wentylację są następujące:

.1 rurociągi powinny być opróżnione, a następnie osuszone z cieczy przy pomocy urządzeń wentylacyjnych;

.2 przechył i przegłębienie powinny być możliwie najmniejsze tak, aby polepszyć odparowanie pozostałości ze zbiornika;

.3 należy stosować urządzenia wentylacyjne dające strumień powietrza, który może dotrzeć do dna zbiornika. Rysunek 7-1 może być stosowany przy określaniu przydatności urządzeń wentylacyjnych stosowanych do wentylowania zbiornika o danej głębokości;

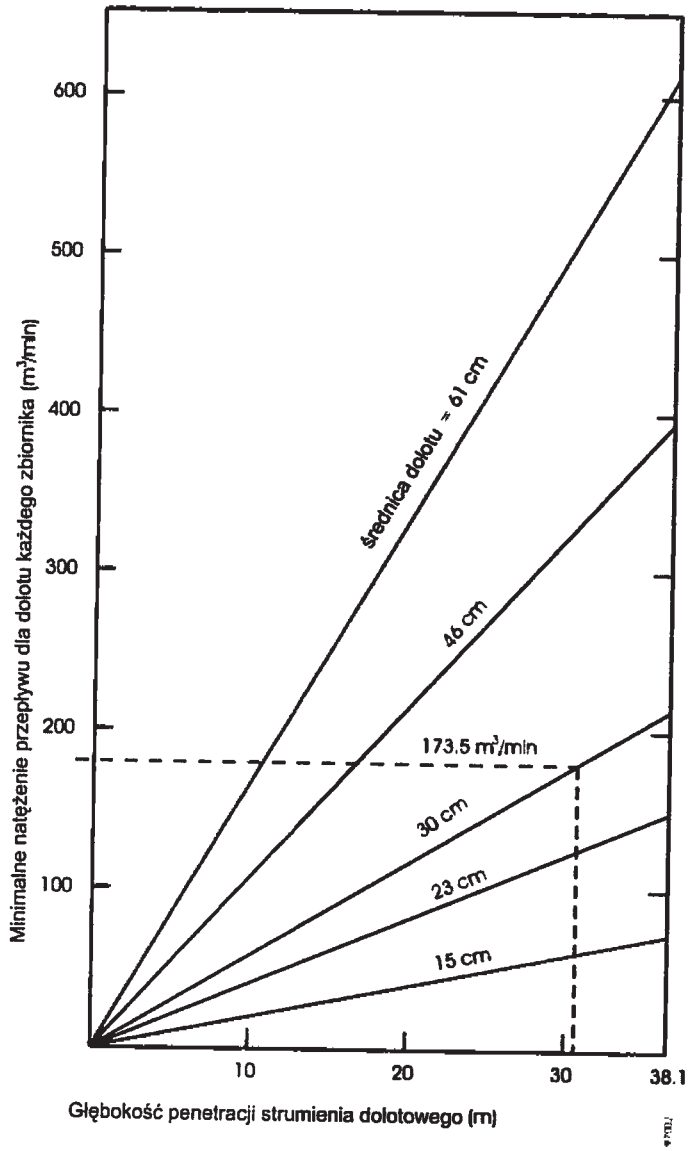
.4 urządzenia wentylacyjne powinny być umieszczone w otworze zbiornika najbliższym studzienki lub końcówki ssącej;

.5 tam, gdzie to jest możliwe, urządzenia wentylacyjne powinny, być tak umieszczone, aby strumień powietrza skierowany był na studzienkę lub końcówkę ssącą oraz aby w możliwie największym stopniu unikać zakłócania strumienia przez elementy konstrukcyjne;

.6 wentylację należy prowadzić tak długo, dopóki nie znikną widoczne pozostałości cieczy w zbiorniku. Powinno to być stwierdzone poprzez dokonanie oględzin lub w inny równoważny sposób.

[1] Przypisek tłumacza: ICS – International Chamber of Shipping – Międzynarodowa Izba Żeglugowa.

Załącznik II – Uzupełnienie 7



Rysunek 7-1.
Minimalne natężenie przepływu jako funkcja głębokości penetracji strumienia.
Głębokość penetracji strumienia należy porównać z wysokością zbiornika.

Załącznik III

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi przewożonymi morzem w opakowaniach

Konwencja MARPOL

ZAŁĄCZNIK III DO KONWENCJI MARPOL 73/78

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi przewożonymi morzem w opakowaniach

ROZDZIAŁ 1
Przepisy ogólne

Prawidło 1
Definicje

1 *Substancje szkodliwe* oznaczaj substancje, uznane za zanieczyszczające morze w Międzynarodowym morskim kodeksie towarów niebezpiecznych (IMDG Code) lub spełniające kryteria podane w uzupełnieniu do niniejszego załącznika.

2 *Opakowanie* oznacza formę przechowywania określoną dla substancji szkodliwych w Kodeksie IMDG.

3 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

4 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.[1]

5 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

6 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 2
Zastosowanie

1 Jeśli wyraźnie nie przewidziano inaczej, prawidła niniejszego Załącznika mają zastosowanie do wszystkich statków przewożących szkodliwe substancje w opakowaniach.

2 Przewożenie morzem substancji szkodliwych jest zabronione, chyba że odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika.

3 W celu uzupełnienia postanowień niniejszego Załącznika, Rząd każdej ze Stron Konwencji powinien wydać lub doprowadzić do wydania szczegółowych wymagań dotyczących pakowania, znakowania, oznaczania, dokumentacji, rozmieszczania, ograniczeń ilościowych oraz wyjątków w celu zapobiegania lub minimalizowania zanieczyszczania środowiska morskiego substancjami szkodliwymi[1].

[1] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

4 Dla celów niniejszego Załącznika puste opakowania, które uprzednio były użyte do przewozu substancji szkodliwych, należy traktować jako substancje szkodliwe, chyba że zostały podjęte odpowiednie środki ostrożności zapewniające, że nie zawierają one żadnych pozostałości zagrażających środowisku morskiemu.

5 Wymagań niniejszego Załącznika nie stosuje się do zapasów i wyposażenia statku.

Prawidło 3
Opakowanie

W celu minimalizowania zagrożenia dla środowiska morskiego należy stosować odpowiednie opakowania, mając na uwadze specyfikę ich zawartości.

Prawidło 4
Oznakowanie i etykiety

1 Opakowania zawierające substancje szkodliwe powinny być trwale oznaczone znakiem lub etykietą wskazującymi, że zawartość jest substancją zanieczyszczającą morze zgodnie z odpowiednimi postanowieniami *Kodeksu IMDG*.

2 Sposób mocowania znaków lub etykiet na opakowaniach zawierających substancję szkodliwą powinien być zgodny z odpowiednimi postanowieniami *Kodeksu IMDG*.

Prawidło 5
Dokumentacja [1]

1 Informacje przewozowe odnoszące się do przewozu szkodliwych substancji powinny być zgodne z odpowiednimi postanowieniami *Kodeksu IMDG* oraz powinno się je udostępnić osobie lub organizacji wyznaczonej przez władze Państwa portu.

2 Każdy statek przewożący substancje szkodliwe powinien posiadać specjalny wykaz, manifest lub plan rozmieszczenia wyszczególniający, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami *Kodeksu IMDG*, substancje szkodliwe znajdujące się na statku i ich rozmieszczenie. Kopia jednego z tych dokumentów powinna być udostępniona, jeszcze przed odejściem statku, osobie lub organizacji wyznaczonej przez władze Państwa portu.

[1] Odwołanie się w tym prawidle do „dokumentów" nie wyklucza stosowania elektronicznego przetwarzania danych (EDP) i elektronicznej wymiany danych (EDI), które wspomagają dokumentację papierową.

Prawidło 6
Rozmieszczenie

Substancje szkodliwe powinny być odpowiednio rozmieszczone i zabezpieczone, tak aby minimalizować zagrożenia dla środowiska morskiego bez narażania bezpieczeństwa statku i znajdujących się na nim osób.

Prawidło 7
Ograniczenia ilościowe

Niektóre substancje szkodliwe z istotnych przyczyn naukowych i technicznych nie powinny być dopuszczone do przewozu lub ich ilość, która może być przewożona na jednym statku, powinna być ograniczona. Przy ograniczaniu ilości należy starannie rozważyć kwestie wielkości, konstrukcji i wyposażenia statku, jak również opakowania i szczególnych właściwości substancji.

Prawidło 8
Wyjątki

1 Wyrzucanie za burtę substancji szkodliwych przewożonych w opakowaniach jest zabronione, z wyjątkiem gdy jest to niezbędne dla celów zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu.

2 Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji należy podjąć odpowiednie środki w oparciu o fizyczne, chemiczne i biologiczne właściwości substancji szkodliwych, regulujące zmywanie przecieków za burtę, pod warunkiem że stosowanie tych środków nie będzie naruszało bezpieczeństwa statku i znajdujących się na nim osób.

Prawidło 9
Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych [1]

1 Statek stojący w porcie lub przystani innej Strony poddawany jest kontroli przeprowadzanej przez inspektorów należycie upoważnionych przez tę Stronę w przedmiocie wymagań eksploatacyjnych, określonych przez niniejszy Załącznik.

2 Tam gdzie zaistnieją wyraźne podstawy do podjęcia przekonania, że kapitan statku lub załoga nie są zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi, Strona podejmie kroki, włączając w to przeprowadzenie szczegółowej kontroli, zapewniające, jeśli będzie to konieczne, że wyjście statku w morze nie nastąpi do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27).

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych zawartych w niniejszej Konwencji.

ROZDZIAŁ 2
Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika

Prawidło 10

Zastosowanie

Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 11

Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

3 Każda Strona ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu oraz wdrożyć program działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:

.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz

.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.*

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIE DO ZAŁĄCZNIKA III

Kryteria dla identyfikacji substancji szkodliwych przewożonych w opakowaniach

Dla celów niniejszego Załącznika substancje spełniające jedno z poniższych kryteriów są substancjami szkodliwymi[1]:

(a) Ostre (krótkoterminowe) zagrożenie dla organizmów żyjących w wodzie

Kategoria: Ostre 1	
96 godz. LC_{50} (dla ryb)	≤ 1 mg/l i/albo
48 godz. EC_{50} (dla skorupiaków)	≤ 1 mg/l i/albo
72 lub 96 godz. ErC_{50} (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 1 mg/l

(b) Długoterminowe zagrożenie wodne

(i) Substancje wolno ulegające degradacji, dla których istnieją właściwe dane dotyczące przewlekłej toksyczności

Kategoria: Przewlekłe 1	
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla ryb)	≤ 0,1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla skorupiaków)	≤ 0,1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 0,1 mg/l
Kategoria: Przewlekłe 2	
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla ryb)	≤ 1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla skorupiaków)	≤ 1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 1 mg/l

[1] Kryteria opierają się na opracowanych przez Globalny System Zharmonizowany w zakresie klasyfikacji i znakowania chemikaliów (GHS) Organizacji Narodów Zjednoczonych wraz z poprawkami. Definicje skrótów lub terminów użytych w niniejszym Załączniku można znaleźć w odpowiednich punktach *Kodeksu IMDG*.

Załącznik III – Uzupełnienie

(ii) Substancje szybko ulegające degradacji, dla których istnieją właściwe dane dotyczące przewlekłej toksyczności

Kategoria: Przewlekłe 1	
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla ryb)	≤ 0,01 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla skorupiaków)	≤ 0,01 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 0,01 mg/l
Kategoria: Przewlekłe 2	
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla ryb)	≤ 0,1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla skorupiaków)	≤ 0,1 mg/l i/albo
Chroniczny NOEC lub EC_x (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 0,1 mg/l

(iii) Substancje, dla których dane dotyczące przewlekłej toksyczności nie są dostępne

Kategoria: Przewlekłe 1	
96 godz. LC_{50} (dla ryb)	≤ 1 mg/l i/albo
48 godz. EC_{50} (dla skorupiaków)	≤ 1 mg/l i/albo
72 lub 96 godz. ErC_{50} (dla alg lub innych roślin wodnych)	≤ 1 mg/l
i substancja nie ulega szybko degradacji lub/i ustalony doświadczalnie BCF jest ≥500 (lub, jeśli niedostępny, log K_{ow} ≥ 4)	
Kategoria: Przewlekłe 2	
96 godz. LC_{50} (dla ryb)	>1 mg/l, ale ≤10 mg/l i/albo
48 godz. EC_{50} (dla skorupiaków)	>1 mg/l, ale ≤10 mg/l i/albo
72 lub 96 godz. ErC_{50} (dla alg lub innych roślin wodnych)	>1 mg/l, ale ≤ 10 mg/l
i substancja nie ulega szybko degradacji lub/i ustalone doświadczalnie BCF jest ≥500 (lub, jeśli niedostępny, log K_{ow} ≥ 4)	

Dodatkowe wskazówki dotyczące procedury klasyfikacji substancji i mieszanin znajdują się w *Kodeksie IMDG.*

Załącznik IV

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków

ZAŁĄCZNIK IV DO KONWENCJI MARPOL 73/78

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków

ROZDZIAŁ 1

Postanowienia ogólne

Prawidło 1
Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1 *Statek nowy* oznacza statek:
- .1 dla którego zawarto kontrakt na budowę lub, w przypadku braku kontraktu, którego stępka została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu lub pod dacie wejścia w życie niniejszego Załącznika; lub
- .2 którego przekazanie do eksploatacji nastąpiło po trzech latach lub więcej od daty wejścia w życie niniejszego Załącznika,

2 *Statek istniejący* oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.

3 *Ścieki* oznaczają:
- .1 ścieki i inne odpady z dowolnego rodzaju ustępów i pisuarów;
- .2 ścieki z pomieszczeń medycznych (izolatki, ambulatoria itp.) poprzez umywalki, wanny i ścieki pokładowe umieszczone w tych pomieszczeniach;
- .3 ścieki z przestrzeni, w których znajdują się żywe zwierzęta; lub
- .4 inne wody odpływowe zmieszane ze ściekami określonymi powyżej.

4 *Zbiornik retencyjny* oznacza zbiornik używany do gromadzenia i przechowywania ścieków.

5 *Najbliższy ląd.* Termin „od najbliższego lądu" oznacza od linii podstawowej, od której morze terytorialne danego terytorium jest ustanowione zgodnie z prawem międzynarodowym, z wyjątkiem gdy dla celów niniejszej Konwencji termin „od najbliższego lądu" w odniesieniu do północno-wschodniego wybrzeża Australii będzie oznaczać od linii wytyczonej na wybrzeżu Australii punktem:

o szerokości płd. 11° 00′, długości wsch. 142°08′
do punktu o szerokości płd. 10°35′ i długości wsch. 141°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°00′ i długości wsch. 142°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°10′ i długości wsch. 143°52′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°00′ i długości wsch. 144°30′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 13°00′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 15°00′ i długości wsch. 146°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 17°30′ i długości wsch. 147°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 21°00′ i długości wsch. 152°55′
stamtąd do punktu o szerokości płd. 24°30′ i długości wsch. 154°00′,
stamtąd do punktu na wybrzeżu Australii o szerokości płd. 24°42′ i długości wsch. 153°15′.

6 *Obszar specjalny* oznacza obszar morski, na którym, ze względu na określone przyczyny techniczne związane z jego stanem oceanograficznym i ekologicznym oraz ze względu na szczególny charakter ruchu statków, wymagane jest obligatoryjne zastosowanie specjalnych sposobów zapobiegania zanieczyszczaniu morza ściekami ze statków.

Obszarami specjalnymi są:

.1 Morze Bałtyckie określone w prawidle 1.11.2 Załącznika I; oraz

.2 każdy inny obszar morski określony przez Organizację zgodnie z kryteriami i procedurami ustanawiania obszarów specjalnych w celu zapobiegania zanieczyszczeniu ściekami ze statków[1].

7 *Podróż międzynarodowa* oznacza podróż z kraju, do którego ta Konwencja ma zastosowanie, do portu poza takim krajem lub odwrotnie.

8 *Osoba* oznacza członka załogi i pasażerów.

9 *Pasażer* oznacza każdą osobę, która nie jest:

.1 kapitanem ani członkiem załogi lub inną osobą zatrudnioną na statku w jakimkolwiek charakterze w związku z komercyjnym przeznaczeniem statku; oraz

.2 dzieckiem poniżej 1 roku życia.

10 *Statek pasażerski* oznacza statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów.

Nowy statek pasażerski dla potrzeb stosowania prawidła 11.3 oznacza statek pasażerski:

.1 którego kontrakt na budowę został podpisany, lub w przypadku braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który był na podobnym etapie budowy 1 stycznia 2016 roku lub po tej dacie; lub

.2 który został oddany do eksploatacji dwa lata lub więcej po 1 stycznia 2016 roku.

Istniejącym statkiem pasażerskim jest statek pasażerski, który nie jest nowym statkiem pasażerskim.

11 *Data rocznicowa* oznacza dzień i miesiąc każdego roku, które odpowiadają dacie upływu ważności *Międzynarodowego świadectwa zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami.*

12 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

13 System audytu oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.[2]

---

[1] Patrz: Rezolucja Zgromadzenia A.1087(28), Wytyczne ustanawiania obszarów specjalnych zgodnie z MARPOL 73/78 oraz wytyczne określania i ustanawiania szczególnie wrażliwych obszarów morskich.

[2] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

14 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

15 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 2
Zastosowanie

1 Postanowienia niniejszego Załącznika mają zastosowanie do następujących statków odbywających podróże międzynarodowe:

.1 nowe statki o pojemności brutto 400 i większej; oraz

.2 nowe statki o pojemności brutto mniejszej niż 400, które są uprawnione do przewożenia więcej niż 15 osób; oraz

.3 istniejące statki o pojemności brutto 400 i większej, 5 lat po dacie wejścia w życie niniejszego Załącznika; oraz

.4 istniejące statki o pojemności brutto mniejszej niż 400, które są uprawnione do przewożenia więcej niż 15 osób, 5 lat pod dacie wejścia w życie niniejszego Załącznika.

2 Administracja zapewni, że istniejące statki, takie, jak określone to zostało w podpunktach 1.3 i 1.4 niniejszego prawidła, których stępki zostały położone lub które znajdowały się w podobnym stadium budowy przed 2 października 1983 r., zostaną wyposażone tak dalece, jak to tylko możliwe w sposób umożliwiający usuwanie ścieków zgodnie z wymaganiami prawidła 11 niniejszego Załącznika.

Prawidło 3
Wyjątki

1 Prawidło 11 niniejszego Załącznika nie ma zastosowania do:

.1 zrzutu ścieków ze statku, koniecznego ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa statku i osób na nim przebywających lub ratowania życia na morzu; oraz

.2 zrzutu ścieków, spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia, jeśli tak przed jak i po zdarzeniu zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności celem zapobieżenia lub zmniejszenia wielkości zrzutu.

Konwencja MARPOL

ROZDZIAŁ 2

Przeglądy i wydawanie Świadectw

Prawidło 4
Przeglądy

1 Każdy statek, od którego zgodnie z prawidłem 2 żąda się spełnienia wymagań niniejszego Załącznika, powinien być poddany przeglądom określonym poniżej:

.1 przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem po raz pierwszy Świadectwa wymaganego w prawidle 5 z niniejszego Załącznika, który powinien obejmować całkowity przegląd konstrukcji, wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów w takim zakresie, w jakim niniejszy Załącznik ma zastosowanie do danego statku. Przegląd ten powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika;

.2 przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nie przekraczających pięciu lat, z wyjątkiem przypadków, gdy ma zastosowanie prawidło 8.2, 8.5, 8.6 lub 8.7 z niniejszego Załącznika. Przegląd dla odnowienia Świadectwa powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom niniejszego Załącznika;

.3 stosownie do okoliczności, dodatkowemu przeglądowi ogólnemu lub częściowemu, który powinien być przeprowadzony po naprawie wynikającej z wykonania czynności określonych w ustępie 4 niniejszego prawidła lub po wykonaniu każdej poważnej naprawy lub wymiany. Zakres przeglądu powinien być taki, aby dawał pewność, że konieczne naprawy lub wymiany wykonane zostały skutecznie, że materiał i wykonanie takich napraw lub wymian są pod każdym względem zadowalające i że statek odpowiada pod każdym względem wymaganiom niniejszego Załącznika.

2 Administracja powinna ustalić odpowiednie sposoby postępowania w odniesieniu do statków, które nie podlegają postanowieniom ustępu 1 niniejszego prawidła, tak aby zapewnić, że są spełnione mające do nich zastosowanie postanowienia niniejszego Załącznika.

3.1 Przeglądy statku w zakresie dotyczącym przestrzegania postanowień niniejszego Załącznika powinny być przeprowadzane przez urzędników Administracji. Administracja może, jednakże, powierzyć przeglądy bądź to mianowanym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez nią organizacjom.

3.2 Administracja, mianując inspektorów lub uznając organizacje do przeprowadzania przeglądów, o których mowa w punkcie 3.1 niniejszego ustępu, powinna upoważnić każdego mianowanego inspektora lub uznaną organizację co najmniej do:

.1 żądania wykonania napraw statku; oraz

.2 przeprowadzania przeglądów na wniosek właściwych władz Państwa portu.

Administracja ta powinna powiadomić Organizację o określonych obowiązkach i warunkach udzielonego upoważnienia mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom w celu przekazania tego Stronom niniejszej Konwencji i poinformowania ich funkcjonariuszy.

3.3 Jeżeli mianowany inspektor lub uznana organizacja stwierdzą, że stan statku lub jego wyposażenia w istotnym stopniu nie odpowiadają danym zawartym w Świadectwie, lub stan ten jest taki, że statek nie jest zdatny do wyjścia w morze bez stwarzania nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego, to taki inspektor lub organizacja powinny niezwłocznie doprowadzić do podjęcia działań naprawczych oraz powinny we właściwym trybie powiadomić Administrację. Jeśli działania naprawcze nie zostaną podjęte, to Świadectwo należy wycofać i niezwłocznie powiadomić Administrację, a jeżeli statek znajduje się w porcie innego Państwa będącego Stroną Konwencji, to należy niezwłocznie powiadomić również odpowiednie władze Państwa portu. Jeżeli funkcjonariusz Administracji, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomiła odpowiednie władze Państwa portu, to Rząd zainteresowanego Państwa portu powinien udzielić takiemu funkcjonariuszowi, inspektorowi lub organizacji niezbędnej pomocy przy wykonaniu ich obowiązków, określonych w niniejszym prawidle. W takim przypadku Rząd Państwa portu powinien podjąć działania zapewniające, że ten statek nie rozpocznie żeglugi, dopóki nie będzie zdatny do wyjścia w morze, lub opuszczenia portu w celu dojścia do najbliższej stoczni remontowej bez stwarzania nadmiernego zagrożenia dla środowiska morskiego.

3.4 W każdym przypadku zainteresowana Administracja powinna w pełni gwarantować kompletność i skuteczność przeglądu oraz podjąć się zapewnienia niezbędnych środków w celu wypełnienia tego obowiązku.

4.1 Statek i jego wyposażenie powinny być utrzymywane w stanie spełniającym wymagania niniejszej Konwencji, aby zapewnić, że statek pod każdym względem pozostaje zdatny do wyjścia w morze bez powodowania nieuzasadnionego zagrożenia dla środowiska morskiego.

4.2 Po zakończeniu każdego przeglądu statku określonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, bez zgody Administracji nie powinny być dokonywane żadne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, instalacjach, osprzęcie, urządzeniach i materiałach objętych przeglądom, z wyjątkiem wymiany takiego wyposażenia lub osprzętu na takie same.

4.3 Jeżeli statek ulegnie wypadkowi lub zostanie wykryte uszkodzenie, które w istotny sposób wpływa na integralność konstrukcji statku albo skuteczność działania lub kompletność jego wyposażenia objętego wymaganiami niniejszego Załącznika, kapitan lub właściciel statku powinien przy najbliższej okazji zgłosić to Administracji, uznanej organizacji lub mianowanemu inspektorowi, odpowiedzialnym za wydanie odnośnego Świadectwa, którzy powinni spowodować wszczęcie dochodzenia, aby ustalić, czy konieczne jest przeprowadzenie przeglądu wymaganego w ustępie 1 niniejszego prawidła. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, kapitan lub właściciel powinien także niezwłocznie zgłosić to do odpowiednich władz Państwa portu, a mianowany inspektor lub uznana organizacja powinni upewnić się, że taki raport został złożony.

Prawidło 5
Wydanie lub potwierdzenie Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza ściekami* wydane będzie po dokonaniu przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego, zgodnie z postanowieniami prawidła 4 niniejszego Załącznika, na każdy statek odbywający podróże do portów lub przystani morskich znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron Konwencji. W odniesieniu do statków istniejących wymaganie to będzie miało zastosowanie w pięć lat po wejściu w życie niniejszego Załącznika

2 Świadectwo takie powinna wydać lub potwierdzić Administracja albo osoba czy organizacja[1] odpowiednio przez nią upoważniona. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za Świadectwo.

Prawidło 6
Wydanie lub potwierdzenie Świadectwa przez inny Rząd

1 Na prośbę Administracji, Rząd jednej ze Stron Konwencji może spowodować, aby statek został poddany przeglądowi i jeżeli będzie przekonany, że postanowienia niniejszego Załącznika są spełnione, wyda lub upoważni do wydania statkowi *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami*, a tam gdzie będzie to właściwe, potwierdzi lub upoważni do potwierdzenia Świadectwa zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

2 Kopia Świadectwa oraz kopia sprawozdania z przeglądu, powinny zostać możliwie jak najszybciej przekazane Administracji, która poprosiła o przeprowadzenie przeglądu.

3 Wydane w ten sposób Świadectwo powinno zawierać stwierdzenie, że zostało ono wydane na prośbę Administracji i będzie ono mieć taką samą moc

[1] Powołanie się na *Kodeks organizacji uznanych*, przyjęty rzez Organizację rezolucją MEPC.238(65).

prawną oraz będzie tak samo uznawane jak Świadectwo wydane na podstawie prawidła 5 z niniejszego Załącznika.

4 Nie należy wydawać *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami* dla statku uprawnionego do podnoszenia bandery Państwa, które nie jest Stroną Konwencji.

Prawidło 7
Forma Świadectwa

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami należy sporządzić w formie odpowiadającej wzorowi podanemu w uzupełnieniu do niniejszego Załącznika. Jeśli użyty język nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, to tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

Prawidło 8
Okres ważności Świadectwa

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami* powinno być wydane na okres ustalony przez Administrację, który nie powinien przekraczać 5 lat.

2.1 Niezależnie od postanowień ustępu 1 niniejszego prawidła, jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony w przedziale trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, to nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.2 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego Świadectwa, to nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

2.3 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, to nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia tego przeglądu odnowieniowego.

3 Jeżeli Świadectwo jest wydawane na okres krótszy niż 5 lat, to Administracja może przedłużyć ważność Świadectwa poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu ustalonego w ustępie 1 niniejszego prawidła.

4 Jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe Świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed upływem ważności istniejącego Świadectwa, to upoważniona przez Administrację osoba lub organizacja może potwierdzić istniejące Świadectwo i takie Świadectwo powinno być uznawane jako ważne na dalszy okres, który nie powinien przekraczać 5 miesięcy od daty upływu jego ważności.

5 Jeżeli statek w czasie, gdy upływa ważność Świadectwa, nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może

przedłużyć okres ważności Świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi i to tylko w tych przypadkach, gdy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne Świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż 3 miesiące, a statek, któremu udzielono przedłużenia po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie powinien być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia portu bez otrzymania nowego Świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

6 Świadectwo wydane dla statku odbywającego krótkie podróże, które nie zostało przedłużone na podstawie powyższych postanowień niniejszego prawidła, może zostać przedłużone przez Administrację na dodatkowy okres do jednego miesiąca od określonej w Świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nie przekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

7 W specjalnych okolicznościach określonych przez Administrację data rozpoczęcia ważności nowego Świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 2.2.5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych specjalnych okolicznościach nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

8 Świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 5 lub 6 z niniejszego Załącznika traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 Jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostaną zakończone w terminach określonych w prawidle 4.1 z niniejszego Załącznika.

.2 Po przejściu statku pod banderą innego Państwa. Nowe Świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy Rząd wydający nowe Świadectwo jest w pełni przekonany, że statek spełnia wymagania prawidła 4.4.1 i 4.4.2 z niniejszego Załącznika. W przypadku, gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami Konwencji, to jeżeli wniosek wpłynie w ciągu 3 miesięcy po tym fakcie, Rząd Państwa, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien najszybciej, jak to możliwe, przekazać Administracji kopię Świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę i, jeśli są osiągalne, kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów.

ROZDZIAŁ 3

Wyposażenie i kontrola usuwania

Prawidło 9
Instalacje ścieków

1 Każdy statek, od którego zgodnie z prawidłem 2 wymaga się spełnienia postanowień niniejszego Załącznika, powinien być wyposażony w jedną z poniższych instalacji ścieków:

.1 oczyszczalnię ścieków, która powinna być typu uznanego przez Administrację, zgodnie z wymaganiami technicznymi i warunkami prób opracowanymi przez Organizację[1], lub

.2 instalację do rozdrabniania i dezynfekcji ścieków, zatwierdzoną przez Administrację. Instalacja taka powinna być wyposażona w zgodne z wymaganiami Administracji urządzenia do czasowego przechowywania ścieków w czasie, gdy statek znajduje się w odległości mniejszej niż 3 mile morskie od najbliższego lądu, lub

.3 zbiornik retencyjny do gromadzenia wszystkich ścieków o pojemności zgodnej z wymaganiami Administracji uwzględniającej warunki eksploatacji statku, liczbę osób na statku i inne mające wpływ czynniki. Konstrukcja zbiornika powinna być zgodna z wymaganiami Administracji i zbiornik powinien być wyposażony w środki umożliwiające wzrokowe określenie stanu jego zapełnienia.

2 Jako odstępstwo od punktu 1, każdy statek pasażerski, który zgodnie z prawidłem 2 musi spełnić wymagania niniejszego Załącznika i którego dotyczy prawidło 11.3, gdy znajduje się on w obszarze specjalnym powinien być wyposażony w następujące instalacje:

.1 oczyszczalnię ścieków, która powinna być typu uznanego przez Administrację, biorąc pod uwagę standardy i metody badań opracowane przez Organizację[2], lub

.2 zbiornik retencyjny o objętości uznanej przez Administrację za wystarczającą do zatrzymania wszystkich ścieków, biorąc pod uwagę eksploatację statku, liczbę osób na pokładzie i inne istotne czynniki. Zbiornik retencyjny powinien być zbudowany zgodnie z wymaganiami Administracji i powinien mieć wizualne urządzenie wskazujące jego zawartość.

---

[1] Patrz Zalecenia dotyczące międzynarodowych norm czystości usuwanych wód i wytyczne konstrukcji i prób oczyszczalni ścieków feralnych, przyjęte przez MEPC IMO rezolucją MEPC.2(VI), lub Znowelizowane wytyczne dotyczące wdrażania norm czystości usuwanych wód oraz konstrukcji i prób oczyszczalni ścieków, wprowadzone rezolucją MEPC.159(55).

[2] j.w.

Prawidło 10
Znormalizowane złącze zdawcze

1 Aby umożliwić połączenie rurociągów urządzeń odbiorczych ze statkowym rurociągiem do zdawania, obydwa rurociągi powinny być wyposażone w znormalizowane złącze zdawcze zgodne z poniższą tabelą:

Znormalizowane wymiary kołnierzy złączy zdawczych

Opis	Wymiary
Średnica zewnętrzna	210 mm
Średnica wewnętrzna	Stosownie do średnicy zewnętrznej rury
Średnica podziałowa śrub	170 mm
Otwory w kołnierzu	4 otwory o średnicy 18 mm równo rozmieszczone na okręgu podziałowym o wyżej podanej średnicy z wycięciem do zewnętrznego obrysu kołnierza. Szerokość wycięcia ma wynosić18 mm.
Grubość kołnierza	16 mm
Śruby i nakrętki: ilość i średnica	4, każda o średnicy 16 mm i odpowiedniej długości
Kołnierz jest przeznaczony do rur o maksymalnej średnicy wewnętrznej 100 mm i powinien być wykonany ze stali lub innego równorzędnego materiału oraz posiadać płaską powierzchnię czołową. Kołnierz z odpowiednią uszczelką powinien być odpowiedni dla ciśnienia roboczego wynoszącego 6 kg/cm^2.	

Dla statków o wysokości bocznej 5 m i mniejszej, średnica wewnętrzna łącznika wyładunkowego może wynosić 38 mm.

2 Dla statków uprawiających żeglugę na wyznaczonych trasach, tj. na promach pasażerskich, rurociąg wyładunkowy może być alternatywnie zaopatrzony w łącznik wyładunkowy uznany przez Administrację, taki jak łącznik szybko rozłączny.

Prawidło 11
Usuwanie ścieków

A Zrzut ścieków ze statków innych niż statki pasażerskie na wszystkich obszarach oraz ze statków pasażerskich poza obszarami specjalnymi

1 Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 3 niniejszego Załącznika, usuwanie do morza ścieków jest zabronione, z wyjątkiem gdy:

.1 statek usuwa do morza rozdrobnione i zdezynfekowane ścieki korzystając z systemu uznanego przez Administrację zgodnie z prawidłem 9.1.2 niniejszego Załącznika, w odległości większej niż 3 mile morskie od najbliższego lądu lub ścieki, które nie zostały rozdrobnione ani zdezynfekowane, w odległości większej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu, pod warunkiem że w każdym przypadku ścieki, które były gromadzone w zbiornikach retencyjnych, lub ścieki pochodzące z przestrzeni, w których znajdują się żywe zwierzęta, nie będą usuwane jednorazo-

wym zrzutem, lecz będą zrzucane w umiarkowanym tempie, gdy statek będzie znajdował się w drodze i poruszał z prędkością nie mniejszą niż 4 węzły; tempo zrzutu powinno być zatwierdzone przez Administrację w oparciu o normy opracowane przez Organizację[1]; lub

.2 na statku znajduje się sprawna oczyszczalnia ścieków, uznana przez Administrację jako spełniająca wymagania eksploatacyjne przywołane w prawidle 9.1.1 z niniejszego Załącznika, a ścieki oczyszczone nie spowodują unoszenia się w wodzie widocznych cząstek stałych ani zmiany barwy otaczającej wody.

2 Postanowienia ustępu 1 nie dotyczą statków eksploatowanych na wodach będących pod jurysdykcją Państwa oraz statków innych Państw w czasie, gdy znajdują się na tych wodach i usuwają ścieki zgodnie z takimi łagodniejszymi wymaganiami, jakie mogą być ustanowione przez to Państwo.

B Zrzut ścieków ze statków pasażerskich na obszarach specjalnych

3 Zgodnie z postanowieniami prawidła 3 niniejszego Załącznika zrzut ścieków ze statków pasażerskich w obszarze specjalnym jest zabroniony:

.1 z nowych statków pasażerskich w dniu 1 stycznia 2016 lub po tej dacie, zgodnie z punktem 2 prawidła 13; oraz

.2 z istniejących statków pasażerskich w dniu 1 stycznia 2018 lub po tej dacie, zgodnie z punktem 2 prawidła 13,

o ile nie zostaną spełnione następujące warunki:

na statku znajduje się sprawna oczyszczalnia ścieków, uznana przez Administrację jako spełniająca wymagania eksploatacyjne przywołane w prawidle 9.2.1 z niniejszego Załącznika, a ścieki oczyszczone nie spowodują unoszenia się w wodzie widocznych cząstek stałych ani zmiany barwy otaczającej wody.

C Wymagania ogólne

4 Jeśli ścieki są zmieszane z odpadami lub wodą odpadową, o której mowa w innych Załącznikach niniejszej Konwencji, oprócz wymagań niniejszego Załącznika należy dodatkowo spełnić wymagania tych Załączników.

[1] Patrz *Zalecenia dotyczące średniego tempa zrzutu nierozdrobnionych ścieków ze statków*, określone przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO rezolucją MEPC.157(55).

ROZDZIAŁ 4

Urządzenia odbiorcze

Prawidło 12
Urządzenia odbiorcze

1 Rząd każdej ze Stron Konwencji, który wymaga od statków eksploatowanych na wodach będących pod jej jurysdykcją oraz od statków przybywających spełnienia wymagań prawidła 11.1 w czasie, gdy znajdują się na jej wodach, zobowiązuje się zapewnić w portach i przystaniach wystarczalne urządzenia do przyjmowania ścieków, odpowiadające potrzebom statków z nich korzystających i nie powodujące opóźnienia ich wyjścia.

1 bis Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne gdy, z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację. Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

2 Rząd każdej ze Stron powinien powiadomić Organizację w celu przekazania informacji zainteresowanym Rządom – Stronom o wszelkich przypadkach, kiedy urządzenia przewidziane tym prawidłem są uważane za niewystarczające.

Prawidło 13
Urządzenia odbiorcze dla statków pasażerskich na obszarach specjalnych

1 Każda Strona, której linia brzegowa graniczy z obszarem specjalnym, zobowiązuje się, że:

.1 urządzenia odbiorcze do ścieków zostaną zapewnione w znajdujących się na obszarze specjalnym portach i przystaniach, z których korzystają statki pasażerskie;

.2 urządzenia te będą wystarczalne by spełniać potrzeby tych statków pasażerskich; oraz

.3 urządzenia te będą funkcjonowały tak, aby nie powodować nieuzasadnionego opóźnienia tych statków pasażerskich.

2 Rząd każdej z zainteresowanych Stron powiadomi Organizację o środkach podjętych zgodnie z punktem 1 niniejszego prawidła. Z chwilą otrzymania wystarczających powiadomień zgodnie z punktem 1 niniejszego prawidła, Organizacja ustali datę, od której wejdą w życie wymagania prawidła 11.3 dotyczące danego obszaru. Organizacja powiadomi wszystkie Strony o wyznaczonej dacie w terminie nie późniejszym niż z 12 miesięcznym wyprzedzeniem. Do czasu ustanowienia tej daty statki pływające w granicach obszarów specjalnych będą spełniały wymagania prawidła 11.1 niniejszego załącznika.

ROZDZIAŁ 5

Kontrola Państwa portu

Prawidło 14

Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych

1 Jeżeli w czasie postoju statku w porcie innej Strony zaistnieją wyraźne podstawy do podejrzenia, że kapitan statku lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu ściekami, to statek taki będzie poddany inspekcji przeprowadzanej przez należycie upoważnionych przez tę Stronę urzędników w przedmiocie wymagań eksploatacyjnych określonych przez niniejszy Załącznik.

2 W okolicznościach wskazanych w ustępie 1 niniejszego prawidła, Strona podejmie kroki zapewniające, że wyjście statku w morze nie nastąpi do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych zawartych w niniejszej Konwencji.

ROZDZIAŁ 6

Weryfikacja zgodności z postanowieniami niniejszego załącznika

Prawidło 15

Zastosowanie

Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 16

Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

3 Każda Strona ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu oraz wdrożyć program działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:

.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz

.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanch przez Organizację.*

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

Załącznik IV – Uzupełnienie

UZUPEŁNIENIE DO ZAŁĄCZNIKA IV

Wzór *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami*

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU ŚCIEKAMI

Wydane na podstawie postanowień *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem 1978 wraz ze zmianami (zwanej dalej Konwencją) z upoważnienia Rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez .....

(pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

Liczba osób, którą statek ma prawo przewozić .....

Numer IMO [1] .....

Statek nowy/istniejący [2]

Typ statku dotyczący zastosowania prawidła 11.3 [2]

Nowy/Istniejący statek pasażerski [2]

Statek inny niż statek pasażerski

---

[1] Zgodnie z rezolucją A.1078(28), dotyczącą systemu numerów identyfikacyjnych statków IMO, informacja ta może być zamieszczona dobrowolnie.

[2] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

Data położenia stępki lub podobnego etapu budowy statku, lub, gdy ma to zastosowanie, data rozpoczęcia przebudowy lub zmiany funkcji albo znacznej modernizacji .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek jest wyposażony w oczyszczalnię ścieków / rozdrabniacz / zbiornik retencyjny i rurociąg wyładunkowy zgodnie z prawidłem 9 i 10 z Załącznika IV do Konwencji jak niżej:

1.1 Opis oczyszczalni ścieków: [1]
Typ oczyszczalni ścieków .....
Nazwa producenta .....

Oczyszczalnia ścieków jest certyfikowana przez Administrację i spełnia wymagania norm dotyczących czystości usuwanej wody zgodnie z rezolucją MEPC.2(VI).

Oczyszczalnia ścieków jest certyfikowana przez Administrację i spełnia wymagania norm dotyczących czystości usuwanej wody zgodnie z rezolucją MEPC.159(55).

Oczyszczalnia ścieków posiada uznanie Administracji jako spełniająca wymagania norm dotyczących czystości usuwanych wód zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.

1.2 Opis rozdrabniacza: [1]
Typ rozdrabniacza .....
Nazwa producenta .....
Standard ścieków po dezynfekcji .....

1.3 Opis zbiornika retencyjnego: [1]
Całkowita pojemność ..... m^3
Miejsce .....

1.4 Rurociąg wyładunkowy ścieków do urządzeń odbiorczych wyposażony w znormalizowany łącznik.

2 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 4 z Załącznika IV do Konwencji.

3 Przegląd wykazał, że konstrukcja statku, jego wyposażenie, instalacje, armatura, urządzenia i zastosowane materiały oraz ich stan są pod każdym względem zadowalające i że statek spełnia mające do niego zastosowanie wymagania Załącznika IV do Konwencji.

[1] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik IV – Uzupełnienie

Niniejsze Świadectwo jest ważne do ..... [1] pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z prawidłem 4 z Załącznika IV do Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane: ..... (dd/mm/rrrr)

Wydano w .....

(Miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr): .....

(Data wydania)

.....

(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego Świadectwo)

(Pieczęć organu władzy wydającej Świadectwo)

[1] Zamieścić datę upływu ważności określoną prze Administrację zgodnie z prawidłem 8.1 z Załącznika IV do Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odpowiadają dacie rocznicowej, zdefiniowanej w prawidle 1.8 z Załącznika IV do Konwencji.

Konwencja MARPOL

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 8.3

Statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji i niniejsze Świadectwo będzie akceptowane jako ważne zgodnie z prawidłem 8.3 z Załącznika IV do Konwencji do dnia: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu władzy)

POTWIERDZENIE, GDY ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY PRZEGLĄD ODNOWIENIOWY I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 8.4

Statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji i niniejsze Świadectwo będzie akceptowane jako ważne zgodnie z prawidłem 8.4 z Załącznika IV do Konwencji do dnia: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu władzy)

Załącznik IV – Uzupełnienie

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA W CELU DOPŁYNIĘCIA DO PORTU, GDZIE ZOSTANIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD, LUB NA OKRES ZWŁOKI, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 8.5 LUB 8.6

Niniejsze Świadectwo będzie akceptowane jako ważne, zgodnie z prawidłem 8.5 lub 8.6[1] z Załącznika IV do Konwencji, należy uznawać do dnia: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik V

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków

ZAŁĄCZNIK V DO KONWENCJI MARPOL 73/78
(wraz ze zmianami)

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Prawidło 1
Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1 *Zwłoki zwierzęce* oznaczają ciała zwierząt przewożonych statkiem jako ładunek, które padną lub zostaną uśmiercone podczas podróży morskiej.

2 *Resztki ładunku* oznaczają pozostałości wszelkich ładunków nieobjętych innymi Załącznikami do niniejszej Konwencji, które pozostają na pokładzie lub w ładowniach w następstwie załadunku lub wyładunku, włącznie z nadmiarem załadunku lub wyładunku czy rozlewem, czy to w stanie suchym lub mokrym lub zawiesiny w wodzie przepłukującej, ale nie obejmują pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zamiataniu ani pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku.

3 *Olej kuchenny* oznacza dowolny rodzaj oleju jadalnego lub tłuszczu zwierzęcego używanego lub przeznaczonego do przygotowywania lub przyrządzania potraw, z wyłączeniem samych potraw przygotowanych przy użyciu tych olejów.

4 *Odpady bytowe* oznaczają wszelkiego rodzaju odpady niewymienione w innych Załącznikach, wytwarzane w pomieszczeniach mieszkalnych statku. Do odpadów bytowych nie zalicza się ścieków szarych.

5 *W drodze* oznacza, że statek odbywa podróż morską na kursie lub kursach uwzględniając odchylenie od najkrótszej drogi bezpośredniej co, na ile to możliwe ze względów nawigacyjnych, spowoduje rozprzestrzenienie się jakichkolwiek zrzutów na tak dużym obszarze morskim jak to możliwe i uzasadnione.

6 *Urządzenia rybackie* oznaczają dowolne urządzenie fizyczne lub jego część czy też zespół urządzeń, które można umieścić na wodzie, w wodzie lub na dnie morza w celu schwytania, lub kontroli w celu późniejszego schwytania lub zbioru organizmów słono- lub słodkowodnych.

7 *Platformy stałe lub pływające* oznaczają znajdujące się na morzu konstrukcje stałe lub pływające wykorzystywane w celu poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego.

Konwencja MARPOL

8 *Odpady produktów spożywczych* oznaczają wszelkie zepsute substancje spożywcze, w tym owoce, warzywa, nabiał, drób, artykuły mięsne oraz resztki żywności wytworzone na statku.

9 *Odpady* oznaczają wszelkiego rodzaju odpady produktów spożywczych, odpady bytowe oraz eksploatacyjne, wszelkie tworzywa sztuczne, resztki ładunku, popiół ze spalarek, olej kuchenny, urządzenia rybackie oraz zwłoki zwierząt, które powstały podczas normalnej eksploatacji statku i które mogą być usuwane stale lub okresowo, z wyjątkiem substancji określonych lub wymienionych w innych Załącznikach do niniejszej Konwencji. Do odpadów nie zalicza się świeżych ryb oraz ich części powstałych w wyniku czynności połowowych prowadzonych podczas podróży morskiej lub w wyniku działalności akwakulturalnej obejmującej transport ryb, w tym małży, w celu umieszczenia ich w ośrodku hodowlanym, a także transport z takich ośrodków na brzeg w celu przetwórstwa.

10 *Popiół ze spalarek* oznacza popiół i żużel wytworzony w spalarkach okrętowych stosowanych do spalania odpadów.

11 *Najbliższy ląd.* Termin „od najbliższego lądu" oznacza od linii podstawowej, od której rozciąga się ustanowione zgodnie z prawem międzynarodowym morze terytorialne danego terytorium, z wyjątkiem gdy dla celów niniejszego Załącznika „od najbliższego lądu" w odniesieniu do północnowschodniego wybrzeża Australii będzie oznaczać od linii wytyczonej na wybrzeżu Australii punktem:

o szerokości płd. 11° 00′, długości wsch. 142°08′
do punktu o szerokości płd. 10°35′ i długości wsch. 141°55′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°00′ i długości wsch. 142°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°10′ i długości wsch. 143°52′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 9°00′ i długości wsch. 144°30′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 10°41′ i długości wsch. 145°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 13°00′ i długości wsch. 145°00',
stamtąd do punktu o szerokości płd. 15°00′ i długości wsch. 146°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 17°30′ i długości wsch. 147°00′,
stamtąd do punktu o szerokości płd. 21°00′ i długości wsch. 152°55′
stamtąd do punktu o szerokości płd. 24°30′ i długości wsch. 154°00′,
stamtąd do punktu na wybrzeżu Australii o szerokości płd. 24°42′ i długości wsch. 153°15′.

12 *Odpady eksploatacyjne* oznaczają wszelkiego rodzaju odpady stałe (także szlam) nieobjęte w innych Załącznikach, które są zbierane na statku w trakcie normalnej obsługi lub eksploatacji statku lub używane do prac przeładunkowych lub sztauowania ładunku. Do odpadów eksploatacyjnych również zalicza się środki czyszczące i dodatki do nich zawarte w wodzie do mycia ładowni oraz zewnętrznych powierzchni statku. Do odpadów eksploatacyjnych nie zalicza się ścieków szarych, wody zęzowej ani innych podobnych wyrzu-

canych odpadów, których wytwarzanie jest niezbędne dla eksploatacji statku, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

13 *Tworzywa sztuczne* oznaczają materiał stały zawierający, jako niezbędny składnik, jeden lub więcej polimerów wielkocząsteczkowych uformowanych (ukształtowanych) albo w procesie wytwarzania tego polimeru, albo wytwarzania gotowego wyrobu metodą termiczną i/lub ciśnieniową. Tworzywa sztuczne mają zróżnicowane właściwości materiałowe – od twardych i kruchych do miękkich i sprężystych. Dla potrzeb niniejszego Załącznika „wszelkie tworzywa sztuczne" oznaczają wszelkie odpady, które składają się z lub zawierają tworzywa sztuczne w jakiejkolwiek postaci, w tym liny z włókien sztucznych, sieci z włókien sztucznych, plastikowe worki na odpady oraz popiół z tworzyw sztucznych spalonych w spalarkach.

14 *Obszar specjalny* oznacza obszar morski, na którym, ze względu na określone przyczyny techniczne związane z jego stanem oceanograficznym i ekologicznym oraz ze względu na szczególny charakter ruchu statków, wymagane jest obligatoryjne zastosowanie specjalnych sposobów zapobiegania zanieczyszczaniu morza odpadami ze statków.

Dla celów niniejszego Załącznika, akwenami specjalnymi są: Morze Śródziemne, Morze Bałtyckie, Morze Czarne, Morze Czerwone, „obszar zatokowy", Morze Północne, obszar Antarktyki oraz region Wielkich Karaibów, które określone są jak następuje:

.1 *Obszar Morza Śródziemnego* oznacza właściwe Morze Śródziemne włączając w to zatoki i morza wewnątrz niego, z granicą między Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, utworzoną przez równoleżnik wyznaczający 41° szerokości północnej, ograniczony od zachodu przez Cieśninę Gibraltarską w miejscu, gdzie przebiega południk wyznaczający 5°36′ długości zachodniej.

.2 *Obszar Morza Bałtyckiego* oznacza właściwe Morze Bałtyckie, włączając w to Zatokę Botnicką i Zatokę Fińską oraz wejście na Morze Bałtyckie ograniczone przez równoleżnik przechodzący przez Skaw w Skagerraku wyznaczający 57°44.8′ szerokości północnej.

.3 *Obszar Morza Czarnego* oznacza właściwe Morze Czarne z granicą pomiędzy Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, utworzoną przez równoleżnik wyznaczający 41° szerokości północnej.

.4 *Obszar Morza Czerwonego* oznacza właściwe Morze Czerwone, włączając w to Zatokę Sueską i Zatokę Akaba ograniczone od południa przez linię przebiegającą pomiędzy Ras si Ane (12°28.5′N; 43°19.6′E) i Husn Murad (12°40.4′N; 43°30.2′E).

.5 *Obszar Zatokowy* oznacza obszar morski znajdujący się na północny zachód od loksodromy przebiegającej pomiędzy Ras al Hadd (22°30′N i 59°48′E) i Ras al Fasteh (25°04′N i 61°25′E).

.6 *Obszar Morza Północnego* oznacza właściwe Morze Północne łącznie z wodami:

.1 Morze Północne na południe od równoleżnika 62°N i na wschód od południka 4°W;

.2 Skagerrak, którego południowa granica jest wyznaczona na wschód od Skaw równoleżnikiem 57°44.8'N; oraz

.3 Kanał La Manche i jego podejścia na wschód od południka 5°W i na północ od równoleżnika 48°30'N.

.7 *Obszar Antarktyki* oznacza obszar morza na południe od 60° szerokości geograficznej południowej.

.8 *Rejon Wielkich Karaibów* oznacza Zatokę Meksykańską i właściwe Morze Karaibskie z włączeniem jego zatok i wód przyległych oraz części Oceanu Atlantyckiego wyznaczonej liniami: równoleżnikiem 30°N od brzegu Florydy na wschód od południka 77°30', stąd do punktu przecięcia równoleżnika 20°N z południkiem 59°W, stąd dalej do przecięcia równoleżnika 7°20'N z południkiem 50°W i dalej linią prostą w kierunku południowo-zachodnim do wschodniego krańca Gujany Francuskiej.

15 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

16 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.[1]

17 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

18 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 2

Zastosowanie

Jeżeli wyraźnie nie podano inaczej, postanowienia niniejszego Załącznika stosuje się do wszystkich statków.

Prawidło 3

Ogólny zakaz usuwania odpadów do morza

1 Zabroniony jest zrzut wszystkich odpadów do morza z wyjątkiem przypadków określonych w Prawidłach 4, 5, 6 i 7 Załącznika V.

2 Z wyjątkiem przypadków określonych w Prawidle 7 Załącznika V zrzut do morza tworzyw sztucznych, w tym, ale nie tylko, lin syntetycznych, syntetycznych sieci rybackich, plastykowych worków na odpady oraz popiołów ze spalania tworzyw sztucznych jest zabroniony.

[1] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

3 Z wyjątkiem przypadków określonych w Prawidle 7 zrzut do morza oleju kuchennego jest zabroniony.

Prawidło 4
Usuwanie odpadów poza obszarami specjalnymi

1 Zrzucanie następujących odpadów do morza poza obszarami specjalnymi może być dozwolone wyłącznie gdy statek jest w drodze i w miarę możliwości od najbliższego lądu, ale w żadnym wypadku nie mniej niż:

.1 3 mile morskie od najbliższego lądu – w przypadku rozdrobnionych lub zmielonych odpadów produktów spożywczych, które mogą przejść przez sito o otworach nie większych niż 25 mm.

.2 12 mil morskich od najbliższego lądu – w przypadku odpadów produktów spożywczych, które nie zostały rozdrobnione w sposób opisany w podpunkcie .1 powyżej.

.3 12 mil morskich od najbliższego lądu – w przypadku resztek ładunku, których nie można odzyskać ogólnie dostępnymi sposobami wyładunku, które to resztki nie mogą zawierać żadnych substancji sklasyfikowanych jako szkodliwe dla środowiska morskiego, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

.4 W przypadku padłych zwierząt – wyrzucenie ich powinno mieć miejsce jak najdalej od najbliższego lądu, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

2 Środki czyszczące lub dodatki do nich zawarte w wodzie przepłukującej ładownie oraz zewnętrzne powierzchnie statku mogą być zrzucane do morza, ale substancje te nie mogą być szkodliwe dla środowiska morskiego, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

3 Jeśli odpady będą zmieszane z innymi substancjami lub skażone innymi substancjami, których zrzut jest zabroniony lub których zrzutu dotyczą inne wymagania, należy stosować bardziej rygorystyczne wymagania.

Prawidło 5
Wymagania specjalne dotyczące usuwania odpadów ze stałych lub pływających platform

1 Z wyjątkiem przypadku określonego w ustępie 2 niniejszego prawidła zabronione jest usuwanie jakichkolwiek odpadów ze stałych lub pływających platform, a także ze wszystkich statków znajdujących się przy platformach lub w odległości do 500 m od nich.

2 Wyrzucanie do morza odpadów produktów spożywczych może być dopuszczone z platform umieszczonych dalej niż 12 mil morskich od brzegu oraz ze wszystkich statków znajdujących się przy takich platformach lub w odległości do 500 m od nich, jeśli zostaną one poddane rozdrobnieniu lub zmie-

leniu. Takie rozdrobnione lub zmielone odpady powinny mieć wymiary pozwalające na ich przejście przez sito o oczkach nie większych niż 25 mm.

Prawidło 6
Usuwanie odpadów wewnątrz obszarów specjalnych

1 Zrzucanie następujących odpadów do morza w obszarach specjalnych może być dozwolone wyłącznie gdy statek jest w drodze i zgodnie z następującymi wymaganiami:

.1 Zrzut odpadów produktów spożywczych jak najdalej od najbliższego lądu, ale nie mniej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu lub najbliższego lodu szelfowego. Odpady produktów spożywczych powinny być tak rozdrobnione lub zmielone, aby mogły przejść przez sito o otworach nie większych niż 25 mm. Odpady produktów spożywczych nie mogą być skażone odpadami innego rodzaju. Zrzut wprowadzonych wyrobów ptasich, w tym drobiu i części drobiu, nie jest dozwolony w obszarze Antarktyki, o ile nie są one poddane sterylizacji.

.2 Zrzut resztek ładunku, których nie można odzyskać ogólnie dostępnymi sposobami wyładunku przy spełnieniu wszystkich poniższych warunków:

.1 Resztki ładunku, środki czyszczące lub dodatki do nich zawarte w wodzie przepłukującej ładownie nie zawierają żadnych substancji sklasyfikowanych jako szkodliwe dla środowiska morskiego, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację;

.2 Zarówno port wyjścia, jak i następny port przeznaczenia znajdują się w obszarze specjalnym, a między tymi portami statek nie będzie płynął poza obszarem specjalnym;

.3 W portach tych nie ma odpowiednich urządzeń odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację;

.4 Jeśli zostaną spełnione warunki określone w podpunktach 2.1, 2.2 i 2.3 niniejszego punktu, zrzut wody przepłukującej ładownie zawierającej resztki będzie miał miejsce jak najdalej od najbliższego lądu lub najbliższego lodu szelfowego, ale nie mniej niż 12 mil morskich od najbliższego lądu lub najbliższego lodu szelfowego.

2 Zrzut do morza środków czyszczących lub dodatków do nich zawartych w wodzie przepłukującej ładownie oraz zewnętrzne powierzchnie statku może mieć miejsce tylko wtedy, gdy substancje te nie są szkodliwe dla środowiska morskiego, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

3 W odniesieniu do obszaru Antarktyki mają zastosowanie następujące zasady (oprócz określonych w punkcie 1 niniejszego prawidła):

.1 Każda Strona, z której portów statki wychodzą w drogę lub do której przybywają z obszaru Antarktyki zobowiązuje się jak najszybciej zapewnić odpowiednie urządzenia do odbioru, bez nieuzasadnionej zwłoki, wszystkich odpadów z wszelkich statków zgodnie z potrzebami statków korzystających z tych urządzeń odbiorczych.

.2 Każda Strona zapewni, że wszystkie statki uprawnione do podnoszenia jej bandery, przed wejściem na obszar Antarktyki, będą miały możliwość składowania wszystkich odpadów, podczas pobytu w tym obszarze i dokonają uzgodnień odnośnie przekazania takich odpadów do urządzeń odbiorczych po opuszczeniu tego obszaru.

4 Jeśli odpady będą zmieszane z innymi substancjami lub skażone innymi substancjami, których zrzut jest zabroniony lub których zrzutu dotyczą inne wymagania, należy stosować bardziej rygorystyczne wymagania.

Prawidło 7
Zwolnienia

1 Prawidła 3, 4, 5 i 6 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do:

.1 Usuwania ze statku odpadów, niezbędnego dla zapewnienia bezpieczeństwa statku, ludzi na statku lub ratowania życia na morzu; lub

.2 Przypadkowego przedostania się odpadów do morza wskutek uszkodzenia statku lub jego wyposażenia, pod warunkiem że zostały zastosowane wszelkie rozsądne środki przed i po uszkodzeniu dla zapobieżenia lub zmniejszenia zrzutu; lub

.3 Przypadkowej utraty syntetycznych sieci rybackich, pod warunkiem że zachowano wszystkie rozsądne środki ostrożności, aby takiej utracie zapobiec.

.4 Zrzutów urządzeń rybackich ze statku w celu ochrony środowiska morskiego lub bezpieczeństwa statku lub jego załogi.

2 Wyjątki *w drodze*:

.1 Wymagania prawideł 4 i 6, dotyczące warunków *w drodze,* nie dotyczą zrzutów odpadów produktów spożywczych jeśli oczywistym jest, że zachowanie tych odpadów na statku stanowi nieuchronne zagrożenie zdrowia ludzi na pokładzie.

Prawidło 8
Urządzenia odbiorcze[1]

1 Każda ze Stron Konwencji zobowiązuje się zapewnić w portach i przystaniach wystarczalne urządzenia do odbioru odpadów, które nie spowodują nadmiernych przestojów statków i będą wystarczalne w stosunku do potrzeb korzystających z nich statków.

2 Urządzenia odbiorcze wewnątrz obszarów specjalnych

.1 Każda ze Stron Konwencji, której linia brzegowa graniczy z obszarem specjalnym, zobowiązuje się zapewnić w terminie możliwie najszybszym odpowiednie urządzenia odbiorcze we wszystkich portach i terminalach

[1] Powołanie się na Przewodnik dobrych praktyk dla portowych urządzeń odbiorczych dla dostawców i użytkowników, MEPC.1/Circ.671.

położonych w zasięgu obszarów specjalnych, mając na uwadze zapotrzebowanie statków przebywających w tych obszarach.

.2 Każda ze Stron Konwencji powiadomi Organizację o działaniach podjętych zgodnie z podpunktem 3.1 niniejszego prawidła. Po otrzymaniu odpowiednich powiadomień Organizacja ustanowi datę, od której wymagania prawidła 6 niniejszego załącznika co do obszaru specjalnego wejdą w życie. Organizacja powiadomi wszystkie Strony o wyznaczonej dacie w terminie nie późniejszym niż z 12 miesięcznym wyprzedzeniem. Do czasu ustanowienia tej daty statki pływające w granicach obszarów specjalnych będą spełniały wymagania prawidła 4 niniejszego załącznika w zakresie zrzutów poza obszarami specjalnymi.

2 bis Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne, gdy z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

3 Każda ze Stron Konwencji powiadomi Organizację w celu przekazania zainteresowanym Stronom informacji o każdym przypadku, gdy urządzenia zapewnione dla spełnienia wymagań niniejszego prawidła są prawdopodobnie niewystarczalne.

Prawidło 9

Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych[1]

1 Jeżeli w czasie postoju statku w porcie lub przystani innej Strony zaistnieją wyraźne podstawy do podjęcia przekonania, że kapitan statku lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi, to statek taki będzie poddany inspekcji przeprowadzanej przez należycie upoważnionych przez tę Stronę inspektorów w przedmiocie wymagań eksploatacyjnych określonych przez niniejszy załącznik.

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27).

2 W okolicznościach wskazanych w ustępie 1 niniejszego prawidła, Strona podejmie kroki zapewniające, że wyjście statku w morze nie nastąpi do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego załącznika.

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu, zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych zawartych w niniejszej Konwencji.

Prawidło 10

Tablice informacyjne, Plan postępowania z odpadami [1]***, prowadzenie zapisów o odpadach***

1 1 Każdy statek o długości całkowitej 12 m lub większej lub platforma stała lub pływająca powinny mieć zamontowane dobrze widoczne tabliczki informujące załogę i pasażerów o warunkach usuwania odpadów do morza zgodnie z prawidłami 3, 4, 5 i 6 niniejszego Załącznika, w zależności które mają zastosowanie.

.2 Tabliczki informujące powinny być napisane w języku używanym przez załogę statku, a dla statków odbywających podróże do portów lub przystani innego Państwa Strony Konwencji w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.

2 Na każdym statku o pojemności brutto 100 lub większej, jak również na każdym statku uprawnionym do przewożenia 15 lub więcej osób oraz na każdej platformie stałej lub pływającej powinien znajdować się *Plan postępowania z odpadami*, który powinien być przestrzegany przez załogę. Plan ten powinien określać pisemnie sposoby ograniczania, zbierania, składowania, przeróbki i usuwania odpadów oraz użycia do tych czynności wyposażenia statkowego. Powinien również wyznaczać osobę zobowiązaną do realizacji Planu. Plan powinien być zgodny z wytycznymi wydanymi przez Organizację i powinien być napisany w języku używanym przez załogę.

3 Na każdym statku o pojemności brutto 400 lub większej, jak również na każdym statku uprawnionym do przewożenia 15 lub więcej osób, odbywającym podróże do portów lub przystani innego Państwa Strony Konwencji, oraz na każdej platformie stałej lub pływającej powinna znajdować się *Książka zapisów o postępowaniu z odpadami. Książka zapisów o postępowaniu z odpadami*, czy jako część oficjalnego dziennika pokładowego, czy w inny sposób, powinna być prowadzona według wzoru podanego w uzupełnieniu do niniejszego załącznika:

.1 Każda operacja usunięcia do morza lub do lądowych urządzeń odbiorczych lub całkowitego spalenia odpadów powinna być zarejestrowana

[1] Powołanie się na Wytyczne sporządzania *Planów postępowania z odpadami*, Rez. MEPC.220(63).

w *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami* i podpisana przez odpowiedzialnego oficera w dniu spalenia lub usunięcia. Każda zapisana strona *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* powinna być podpisana przez kapitana statku. Wpisy w *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami* powinny być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli wpisy są również dokonywane w języku urzędowym Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, to wpisy te będą nadrzędne w przypadkach sporów lub rozbieżności;

.2 Wpis każdego usunięcia odpadów lub ich spalenia powinien zawierać: datę, godzinę, pozycję statku, kategorię odpadów z oszacowaniem ilości usuniętej lub spalonej;

.3 *Książka zapisów o postępowaniu z odpadami* powinna być trzymana na statku lub platformie stałej lub pływającej w takim miejscu, by była dostępna dla inspekcji w rozsądnym czasie. Dokument powinien być przechowywany przez okres co najmniej dwóch lat, licząc od ostatniego wpisu;

.4 W przypadku jakiegokolwiek zrzutu odpadów lub przypadkowego ich usunięcia ze statku, opisanego w prawidle 7 niniejszego załącznika, powinien zostać dokonany odpowiedni wpis w *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami* lub w przypadku jakiegokolwiek statku o pojemności brutto mniejszej niż 400 powinien zostać dokonany wpis w dzienniku pokładowym, zawierający pozycję statku, okoliczności i przyczyny zrzutu lub usunięcia, opis odpadów zrzuconych lub usuniętych oraz działania mające na celu zapobiegnięcie lub zminimalizowanie takiego zrzutu lub przypadkowego usunięcia.

4 Administracja może zwolnić od wymagań prowadzenia *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami*:

.1 statek odbywający podróże jednogodzinne lub krótsze, nawet gdy przewozi 15 lub więcej osób; lub

.2 platformy stałe lub pływające.

5 Upoważniony organ Rządu Strony może przeprowadzać kontrolę *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* lub dziennika pokładowego na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy załącznik, podczas postoju w jego porcie lub przystani i może sporządzać kopie każdego wpisu do *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* oraz żądać od kapitana statku poświadczenia, że kopia jest zgodna z oryginałem wpisu. Każda tak wykonana kopia, uwierzytelniona przez kapitana statku jako zgodna z oryginałem wpisu w statkowej *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami*, powinna być dopuszczona w jakimkolwiek postępowaniu sądowym jako dowód potwierdzający zdarzenie podane we wpisie. Kontrola *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* lub dziennika pokładowego oraz pobranie poświadczonych kopii przez upoważniony organ zgodnie z niniejszym ustępem po-

winny być przeprowadzane tak sprawnie, jak to tylko będzie możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

6 Przypadkowe usunięcie lub zrzut sprzętu rybackiego, zgodnie z Prawidłem 7.1.3 i 7.1.4, który stwarza znaczne zagrożenie dla środowiska morskiego lub żeglugi powinno być zgłaszane do Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, a gdy usunięcie lub zrzut następuje na wodach podlegających jurysdykcji Państwa nadbrzeżnego, wówczas również do tego Państwa nadbrzeżnego.

ROZDZIAŁ 2

Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika

Prawidło 11
Zastosowanie
Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 12
Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

3 Każda Strona ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu oraz wdrożyć program działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:
.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz
.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.*

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

UZUPEŁNIENIE

Wzór *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami*

Nazwa statku: _____

Numer lub sygnał rozpoznawczy: _____

Numer IMO: _____

Okres: _____ Od: _____ Do: _____

1 Wprowadzenie

Zgodnie z prawidłem 10 Załącznika V do *Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973*, zmienionej Protokołem 1978 (MARPOL 73/78), każda czynność usunięcia odpadów i całkowitego ich spalenia powinna być zapisana. Wymaganie to obejmuje również zrzut odpadów do morza, oddanie ich w porcie lub oddanie ich na inny statek, jak również przypadkową utratę odpadów.

2 Odpady i sposób postępowania z nimi

Odpady oznaczają wszelkiego rodzaju odpady produktów spożywczych, odpady bytowe oraz eksploatacyjne, wszelkie tworzywa sztuczne, resztki ładunku, popiół ze spalarek, olej kuchenny, urządzenia rybackie oraz zwłoki zwierząt, powstałe podczas normalnej eksploatacji statku i które mogą być usuwane stale lub okresowo, z wyjątkiem substancji określonych lub wymienionych w Załącznikach do Konwencji innych niż Załącznik V.

Do odpadów nie zalicza się świeżych ryb oraz ich części powstałych w wyniku czynności połowowych prowadzonych podczas podróży morskiej lub w wyniku działalności akwakulturalnej obejmującej transport ryb, w tym małży, w celu umieszczenia ich w ośrodku hodowlanym, a także transportu z takich ośrodków na brzeg w celu przetwórstwa.

Wytyczne dla wdrażania Załącznika V do Konwencji MARPOL 73/78 powinny być także przywołane jako istotna informacja uzupełniająca[1].

[1] Wytyczne dla wdrażania Załącznika V do *Konwencji MARPOL*, Patrz rezolucja MEPC. 219(63) z poprawkami MEPC.239(65).

3 Opis odpadów

Odpady, dla celów niniejszej *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* (lub innego oficjalnego *Dziennika okrętowego*), należy grupować w następujące kategorie:

A Tworzywa sztuczne

B Odpady produktów spożywczych

C Odpady bytowe

D Olej kuchenny

E Popiół ze spalarek

F Odpady eksploatacyjne

G Resztki ładunku

H Zwłoki zwierzęce

I Urządzenia rybackie[1]

4 Wpisy w *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami*

4.1 Wpisy w *Książce zapisów o postępowaniu z odpadami* muszą być dokonywane w każdym z następujących przypadków:

4.1.1 Gdy odpady są zdawane do portowych urządzeń odbiorczych[2] lub na inny statek:

1. Data i godzina zdania odpadów.
2. Nazwa portu, w którym znajduje się urządzenie odbiorcze lub nazwa statku.
3. Kategoria zdanych odpadów.
4. Szacunkowa ilość zdanych odpadów w każdej z kategorii w m^3.
5. Podpis oficera odpowiedzialnego za operację zdania odpadów.

4.1.2 Gdy odpady są spalane:

1. Data, godzina początku i końca spalania.

---

[1] Wytyczne dla wdrażania Załącznika V do *Konwencji MARPOL*, Patrz rezolucja MEPC. 219(63) z poprawkami MEPC.239(65).

[2] Kapitan statku powinien otrzymać od operatorów portowych urządzeń odbiorczych, w tym barek i samochodów odbiorczych, pokwitowanie lub zaświadczenie odbioru z wyszczególnieniem sza-cunkowej ilości przekazanych odpadów. Pokwitowania lub zaświadczenia należy przechowywać wraz z *Książką zapisów o postępowaniu z odpadami*.

2. Pozycja statku (długość i szerokość geograficzna) na początku i końcu spalania.
3. Kategoria spalonych odpadów.
4. Szacunkowa ilość spalonych odpadów w m^3.
5. Podpis oficera odpowiedzialnego za operację spalenia odpadów.

4.1.3 Gdy odpady są usuwane do morza zgodnie z wymaganiami prawidła 4, 5 lub 6 Załącznika V do Konwencji MARPOL:
1. Data i godzina usunięcia.
2. Pozycja statku (długość i szerokość geograficzna).
3. Uwaga: W przypadku usunięcia pozostałości ładunkowych należy zapisać pozycje początku i końca ich usunięcia.
4. Kategoria usuniętych odpadów.
5. Szacunkowa ilość usuniętych odpadów w m^3.
6. Podpis oficera odpowiedzialnego za operację usunięcia odpadów do morza.

4.1.4 Usunięcie odpadów nastąpiło w wyniku wypadku lub w innych nadzwyczajnych okolicznościach albo gdy odpady stracono na morzu, włączając w to wypadki opisane w prawidle 7 Załącznika V do Konwencji MARPOL:
1. Data i czas zdarzenia.
2. Port lub pozycja statku w czasie zdarzenia (długość i szerokość geograficzna oraz głębokość morza, jeżeli jest znana).
3. Kategoria usuniętych lub straconych odpadów.
4. Szacunkowa ilość każdej kategorii odpadów w m^3.
5. Przyczyna zrzutu odpadów lub ich utraty oraz uwagi ogólne.

4.2 Ilość odpadów

Ilość odpadów na statku powinna być oszacowana w m^3 i jeśli jest to możliwe, to dla każdej z kategorii oddzielnie. *Książka zapisów o postępowaniu z odpadami* zawiera wiele informacji dotyczących szacunkowej ilości odpadów. Przyjmuje się, że dokładność oszacowania zależy od interpretacji. Oszacowane objętości będą się różnić przed i po obróbce odpadów. Niektóre procesy obróbki odpadów mogą nie pozwolić na określenie użytecznej objętości, np. w przypadku ciągłej obróbki odpadów żywności. Takie czynniki powinny być brane pod uwagę przy dokonywaniu i interpretacji zapisów.

Załącznik V – Uzupełnienie

ZAPIS USUWANIA ODPADÓW

Nazwa statku: _____
Sygnał rozpoznawczy: _____
Nr IMO: _____

Kategorie odpadów:

A Tworzywa sztuczne
B Odpady produktów spożywczych
C Odpady bytowe (m.in. wyroby papierowe, szmaty, szkło, metale, butelki, ceramika itp.)
D Olej kuchenny
E Popiół ze spalarek
F Odpady eksploatacyjne
G Resztki ładunku
H Zwłoki zwierzęce
I Urządzenia rybackie

Data/czas	Pozycja statku/ Uwagi (m.in. nadzwyczajna utrata odpadów)	Kategoria odpadów	Szacunkowa ilość odpadów usunięta lub spalona	Do morza	Do urządzeń odbiorczych na lądzie lub na inny statek	Spalona	Poświadczenie/ Podpis

Podpis kapitana: _____ Data: _____

Załącznik VI
Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki

ZAŁĄCZNIK VI DO KONWENCJI MARPOL 73/78

Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki

ROZDZIAŁ 1

Postanowienia ogólne

Prawidło 1
Zastosowanie

Postanowienia niniejszego Załącznika mają zastosowanie do wszystkich statków, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej w prawidłach 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 i 22 niniejszego Załącznika.

Prawidło 2
Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1 *Załącznik* oznacza Załącznik VI do *Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 (MARPOL)*, zmodyfikowanej Protokołem z 1978 r. odnoszącym się do niej oraz zmodyfikowanej Protokołem z 1997 r., zmieniony przez Organizację, pod warunkiem że poprawki te zostały przyjęte i wprowadzone w życie zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji.

2 *Podobne stadium budowy* oznacza stadium, w którym:

.1 rozpoczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku; oraz

.2 rozpoczął się montaż statku, obejmując co najmniej 50 t lub 1% założonej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza.

3 *Data rocznicowa* oznacza dzień i miesiąc każdego roku, która koresponduje z datą ważności Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza.

4 *Pomocnicze urządzenie kontrolne* oznacza system, funkcję lub strategię kontroli zainstalowaną na wysokoprężnym silniku okrętowym, który jest używany do ochrony silnika lub jego urządzeń pomocniczych przed warunkami pracy, które mogłyby spowodować uszkodzenie lub awarię, lub jest wykorzystywane do ułatwienia rozruchu silnika. Dodatkowe urządzenie kontrolne może także być strategią lub środkiem, który w sposób zadowalający pokazuje, że nie należy do urządzeń zakłócających.

5 *Zasilanie ciągłe* zdefiniowane jest jako proces, w którym odpady wprowadzane są do komory spalania bez ludzkiej pomocy podczas normalnej pracy spalarki pracującej w komorze spalania przy temperaturze od 850 °C do 1200 °C.

Konwencja MARPOL

6 *Urządzenie zakłócające* oznacza urządzenie, które mierzy, wyczuwa lub reaguje na zmienną (np. prędkość silnika, temperaturę, ciśnienie wlotowe lub inny parametr) w celu włączenia, modulacji, opóźnienia lub wyłączenia działania części lub funkcji systemu kontroli emisji spalin, w taki sposób, że w warunkach występujących podczas normalnej pracy, skuteczność systemu kontroli emisji zostanie zmniejszona, chyba że użycie takiego urządzenia jest w istotny sposób ujęte w stosowanych procedurach certyfikacji prób emisji.

7 *Emisja* oznacza każde wydalenie substancji ze statków do atmosfery lub do morza, które są przedmiotem kontroli wymienionej w niniejszym Załączniku.

8 *Obszar kontroli emisji* oznacza obszar, na którym wymagane jest przyjęcie specjalnych obowiązkowych środków dla emisji ze statków, w celu zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczania powietrza przez NO_X, SO_x i cząstki stałe lub wszystkie trzy razem rodzaje emisji i towarzyszącemu temu niekorzystnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzkie i środowisko. Obszary kontroli emisji obejmują wymienione w, lub wyznaczone na podstawie Prawideł 13 i 14 niniejszego Załącznika.

9 *Paliwo olejowe* oznacza paliwo dostarczone na statek i przeznaczone do spalania dla celów napędowych lub eksploatacyjnych na burcie statku, włączając w to paliwa destylacyjne i pozostałościowe.

10 *Pojemność brutto* oznacza pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami dla pomierzania pojemności, zawartymi w Załączniku I do *Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków* z 1969 r. lub innej następnej Konwencji.

11 *Instalacje*, w odniesieniu do prawidła 12 niniejszego Załącznika, oznaczają instalację systemów, wyposażenie, włączając w to przenośne zespoły gaśnicze, izolacje lub inne materiały znajdujące się na statku, ale z wyłączeniem remontów lub dopełniania wcześniej zamontowanych instalacji, wyposażenia, izolacji lub innych materiałów, lub dopełniania przenośnych zespołów gaśniczych.

12 *Zainstalowany* oznacza wysokoprężny silnik okrętowy, który jest lub ma być zamontowany na statku, w tym też przenośny pomocniczy wysokoprężny silnik okrętowy, ale tylko wtedy, gdy jego system zasilania, chłodzenia, lub wydechu stanowi integralną część statku. Układ paliwowy jest uznawany za integralną część statku tylko wtedy, gdy jest na stałe zamocowany do statku. Definicja ta obejmuje wysokoprężny silnik okrętowy, który jest używany w celu uzupełnienia lub zwiększenia mocy zainstalowanej mocy statku i jest przewidziany jako integralna część statku.

13 *Nieracjonalna strategia kontroli emisji* oznacza strategię lub środek, który w momencie, gdy statek jest eksploatowany w normalnych warunkach, zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji do poziomu poniżej poziomu oczekiwanego przez stosowane procedury badania emisji.

14 *Wysokoprężny silnik okrętowy* oznacza spalinowy silnik tłokowy pracujący na paliwo płynne lub podwójne paliwo, do którego stosuje się prawidło 13 niniejszego Załącznika, włączając systemy wspomagające/mieszane, jeżeli zostały zastosowane.

15 *Kodeks techniczny NO_X* oznacza *Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych* uchwalony rezolucją nr 2 Konferencji, z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez Organizację, pod warunkiem że poprawki te zostaną uchwalone i wejdą w życie zgodnie z postanowieniami artykułu 16 niniejszej Konwencji,

16 *Substancje zubożające warstwę ozonową* oznaczają substancje kontrolowane zdefiniowane w ustępie 4 artykułu 1 *Protokołu Montrealskiego* dotyczącego substancji zubożających warstwę ozonową, 1987, wymienione w Załącznikach A, B, C lub E tego Protokołu, w tekście obowiązującym w momencie stosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.

Substancje zubożające warstwę ozonową, mogące znajdować się na statku, obejmują, lecz nie są ograniczone do niżej wymienionych:

Halon 1211	Bromochlorodifluorometan
Halon 1301	Bromotrifluorometan
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany też jako Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluorometan
CFC-12	Dichlorodifluorometan
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroetan
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan
CFC-115	Chloropentafluoroetan

17 *Spalanie na statku* oznacza spalanie na statku odpadów lub innych substancji, jeżeli takie odpady lub inne substancje wytwarzane są na statku podczas jego normalnej eksploatacji.

18 *Spalarka okrętowa* oznacza urządzenie statkowe przeznaczone przede wszystkim do spalania odpadów.

19 *Statki zbudowane* oznacza statki, dla których położono stępkę lub które znajdują się w podobnym stadium budowy.

20 *Olej szlamowy* oznacza szlam z wirówek paliwa lub oleju, odpady olejowe z systemów smarowych napędów głównych i pomocniczych lub odpady z odolejaczy, urządzeń filtrujących lub wanien ściekowych.

21 *Zbiornikowiec* dla potrzeb prawidła 15 niniejszego Załącznika oznacza zbiornikowiec olejowy określony w prawidle 1 Załącznika I do niniejszej Konwencji lub chemikaliowiec określony w prawidle 1 Załącznika II do niniejszej Konwencji.

Dla potrzeb rozdziału 4:

22 *Statek istniejący* oznacza statek, który nie jest nowym statkiem.

23 *Statek nowy* oznacza statek:

.1 którego kontrakt na budowę został podpisany 1 stycznia 2013 r. lub po tej dacie; lub

.2 w przypadku braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który znajdował się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2013 r. lub po tej dacie; lub

.3 który został przekazany do eksploatacji 1 lipca 2015 r. lub po tej dacie.

24 *Znaczna przebudowa* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza przebudowę:

.1 w wyniku której znacznie zostają zmienione wymiary, pojemność lub moc silnika statku; lub

.2 w wyniku której zostaje zmieniony typ statku; lub

.3 której celem, w opinii Administracji, jest przedłużenie okresu eksploatacji statku; lub

.4 która w inny sposób tak zmienia statek, że gdyby to był statek nowy, to podlegałby on odpowiednim przepisom niniejszej Konwencji, które nie dotyczą statku istniejącego; lub

.5 w wyniku której znacznie zostaje zmieniona efektywność energetyczna statku i obejmuje ona wszelkie zmiany, które mogą spowodować, iż statek przekroczy odpowiednie wymagane projektowe wskaźniki efektywności energetycznej (EEDI), określone w prawidle 21 niniejszego Załącznika.

25 *Masowiec* oznacza statek, którego głównym przeznaczeniem jest przewóz ładunków suchych luzem, w tym również rudowce określone w prawidle 1 rozdziału XII Konwencji SOLAS, wyłączając statki kombinowane.

26 *Gazowiec* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy inny niż zbiornikowiec LNG zdefiniowany w punkcie 38 niniejszego prawidła, zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem jakiegokolwiek skroplonego gazu.

27 *Zbiornikowiec* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza zbiornikowiec olejowy określony w prawidle 1 Załącznika I do niniejszej Konwencji lub chemikaliowiec, lub zbiornikowiec do przewozu szkodliwych substancji ciekłych (zbiornikowiec NLS), określony w prawidle 1 Załącznika II do niniejszej Konwencji.

28 *Kontenerowiec* oznacza statek przeznaczony wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie.

29 *Drobnicowiec* oznacza wielopokładowy lub jednopokładowy statek, którego głównym przeznaczeniem jest przewóz drobnicy. Określenie to nie dotyczy statków specjalistycznych, statków do przewozu ładunków suchych, które nie są ujęte w obliczeniach linii odniesienia dla drobnicowców, takich jak bydłowce, barkowce, ciężarowce, jachtowce, statki do przewozu paliwa jądrowego.

30 *Chłodniowiec* oznacza statek przeznaczony wyłącznie do przewozu ładunków chłodzonych w ładowniach.

31 *Statek kombinowany* oznacza statek przeznaczony do przemiennego przewozu ciekłych i stałych ładunków masowych luzem w ładowniach.

32 *Statek pasażerski* oznacza statek przeznaczony do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

33 *Statek towarowy ro-ro (pojazdowiec)* oznacza wielopokładowy statek ro-ro przeznaczony do przewozu pustych samochodów osobowych i ciężarowych.

34 *Statek towarowy ro-ro* oznacza wielopokładowy statek ro-ro przeznaczony do przewozu środków transportu na kołach.

35 *Statek pasażerski ro-ro* oznacza statek pasażerski, na którym znajdują się pomieszczenia ro-ro.

36 *Osiągnięty EEDI* jest wartością projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) obliczoną dla danego statku zgodnie z wymaganiami prawidła 20 niniejszego Załącznika.

37 *Wymagany EEDI* jest maksymalną wartością wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI), która spełnia wymagania prawidła 21 niniejszego Załącznika dla danego typu i wielkości statku.

38 *Zbiornikowiec LNG* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem skroplonego gazu ziemnego (LNG).

39 *Statek pasażerski wycieczkowy* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek pasażerski nieposiadający pokładu ładunkowego, zaprojektowany wyłącznie w celu komercyjnego przewozu pasażerów w podróżach morskich z całodobowym zakwaterowaniem.

40 *Napęd konwencjonalny* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza typ napędu, w którym źródłem napędu jest główny tłokowy silnik spalinowy połączony z wałem napędowym bezpośrednio lub poprzez przekładnię.

41 *Napęd niekonwencjonalny* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza typ napędu inny niż napęd konwencjonalny, włączając napęd spalinowo-elektryczny, turbinowy lub hybrydowe układy napędowe.

42 *Statek towarowy mający zdolność łamania lodu* – dla potrzeb rozdziału 4 niniejszego Załącznika – oznacza statek towarowy, który został zaprojektowany do samodzielnego łamania płaskiego lodu przy prędkości co najmniej 2 węzłów, gdy grubość płaskiej pokrywy lodowej wynosi 1 metr lub więcej, a jej wytrzymałość na zginanie co najmniej 500 kPa.

43 *Statek przekazany w dniu lub po* 1 września 2019 r. oznacza statek:

.1 którego kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 września 2015 r. lub po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 marca 2016 r. lub po tej dacie; lub

.3 którego przekazanie nastąpiło w dniu 1 września 2019 r. lub po te dacie.

44 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

45 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację[1].

46 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

47 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

Prawidło 3
Wyjątki i wyłączenia

Wyjątki ogólne

1 Prawidła niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do:

.1 jakiejkolwiek emisji niezbędnej dla celów zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

.2 jakiejkolwiek emisji będącej skutkiem uszkodzenia statku lub jego wyposażenia:

.2.1 pod warunkiem, że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu emisji zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia emisji; oraz

.2.2 z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi.

Próby przeprowadzane podczas badań technologii redukcji i kontroli emisji ze statków

2 Administracja Strony Konwencji może, jeżeli jest to wymagane, wydać dla statku, we współpracy z innymi administracjami, zwolnienie od określonych przepisów niniejszego Załącznika, w celu przeprowadzenia prób dla opracowania technologii redukcji i kontroli emisji statku oraz programów projektowania silnika. Takie zwolnienie może być udzielone jedynie, gdy zastosowanie określonych przepisów Załącznika lub zmienionego *Kodeksu technicznego NO_X – 2008* mogłyby utrudnić przeprowadzenie badania dla opracowania takich technologii i programów. Zgoda na takie zwolnienie może być udzielona jedynie dla minimalnej liczby statków, dla których jest to niezbędne i podlega następującym postanowieniom:

.1 dla okrętowych silników wysokoprężnych o pojemności cylindra do 30 litrów czas trwania prób morskich nie powinien przekraczać 18 miesięcy. Jeśli wymagany jest dodatkowy czas, Administracja lub Admini-

[1] Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

stracje udzielające zezwolenia mogą pozwolić na przedłużenie badań o jeden dodatkowy 18-miesięczny okres, lub

.2 dla okrętowych silników wysokoprężnych o pojemności cylindra przekraczającej 30 litrów czas trwania prób morskich nie powinien przekraczać 5 lat i przy każdym przeglądzie pośrednim Administracja lub Administracje udzielające zezwolenia powinny wymagać kontroli postępu badań. Pozwolenie może zostać cofnięte na podstawie tego przeglądu, jeżeli stwierdzi się, że podczas badań nie przestrzegano warunków określonych w zezwoleniu lub gdy ustali się, że technologia lub program nie są w stanie przynieść rezultatów w zakresie ograniczenia i kontroli emisji ze statków. Jeżeli Administracja lub Administracje dokonujące przeglądu ustalą, że jest konieczny dodatkowy czas dla przeprowadzenia badań danej technologii lub programu, zezwolenie może zostać przedłużone na dodatkowy okres nieprzekraczający pięciu lat.

Emisje związane z działalnością mającą na celu wykorzystanie zasobów mineralnych dna morskiego

3.1 Emisje bezpośrednio wynikające z poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego są, zgodnie z artykułem 2(3)(b)(ii) niniejszej Konwencji, zwolnione ze spełnienia postanowień niniejszego Załącznika. Emisje takie obejmują:

.1 emisje będące rezultatem spalania substancji, które wyłącznie i bezpośrednio są wynikiem poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego, do których zalicza się między innymi spalanie węglowodorów w pochodniach szybów, spalanie pozostałości po wierceniu, szlamów lub płynów wypierających, występujących przy budowie odwiertu i operacjach sprawdzających oraz spalanie gazów powstałych w warunkach awaryjnych;

.2 uwalnianie się gazów i lotnych związków występujących w płynach wiertniczych i pozostałościach po wierceniu;

.3 emisje związane wyłącznie i bezpośrednio z obróbką, przeładunkiem lub składowaniem zasobów mineralnych dna morskiego; oraz

.4 emisje z okrętowych silników wysokoprężnych pracujących wyłącznie w celach poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego.

3.2 Jeżeli Administracja wyrazi zgodę, to wymagania prawidła 18 niniejszego Załącznika nie będą stosowane do węglowodorów, które są produkowane i następnie na miejscu zużywane jako paliwo.

Prawidło 4
Urządzenia równoważne

1 Administracja Strony Konwencji może zezwolić na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatury, lub innych procedur, alternatywnych paliw olejowych, lub metod zgodności używanych jako alternatywa, do tych wymaganych niniejszym Załącznikiem, jeżeli taki osprzęt, materiał, urządzenie lub aparatura, lub inne procedury, alternatywne paliwa olejowe, lub metody zgodności są co najmniej równie skuteczne w zakresie redukcji emisji jak te, które są wymagane niniejszym Załącznikiem, w tym norm określonych w Prawidle 13 i 14.

2 Administracja Strony Konwencji, która wyrazi zgodę na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatury, lub innych procedur, alternatywnych paliw olejowych, lub metod zgodności używanych zamiennie, do tych wymaganych niniejszym Załącznikiem, powinna poinformować Organizację w celu rozesłania szczegółów takiej zgody Stronom Konwencji do ich wiadomości i w celu podjęcia przez nie odpowiedniego działania, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

3 Administracja Strony Konwencji powinna wziąć po uwagę wszelkie odpowiednie wytyczne opracowane przez Organizację odnoszące się do odpowiedników przewidzianych w niniejszym prawidle.

4 Administracja Strony Konwencji, która pozwoliła na użycie odpowiedników określonych w ustępie 1 tego prawidła, powinna dążyć do tego, aby nie uszkadzać lub nie niszczyć środowiska, ludzkiego zdrowia, mienia lub zasobów własnych lub innych państw.

ROZDZIAŁ 2
Przegląd, certyfikacja i środki kontroli

Prawidło 5
Przeglądy

1 Każdy statek o pojemności brutto 400 i większej oraz każde stałe i pływające urządzenie wiertnicze lub inna platforma, w celu zapewnienia spełniania wymagań rozdziału 3 niniejszego Załącznika, powinny być poddane niżej określonym przeglądom:

.1 Przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem po raz pierwszy Świadectwa wymaganego w prawidle 6 z niniejszego Załącznika. Przegląd ten powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3 niniejszego Załącznika;

.2 Przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nieprzekraczających 5 lat, z wyjątkiem przypadków

gdy ma zastosowanie prawidło 9.2, 9.5, 9.6 lub 9.7 niniejszego Załącznika. Przegląd odnowieniowy powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3.

.3 Przeglądowi pośredniemu w przedziale trzech miesięcy po drugiej dacie rocznicowej lub w przedziale trzech miesięcy przed lub po trzeciej dacie rocznicowej Świadectwa, który powinien być przeprowadzony zamiast jednego z przeglądów rocznych określonych w ustępie 1.4 niniejszego prawidła. Przegląd pośredni powinien być taki, aby dawał pewność, że wyposażenie i urządzenia w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3 niniejszego Załącznika i są w dobrym stanie roboczym. Takie przeglądy pośrednie powinny być odnotowane w *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* wydanym na podstawie prawidła 6 lub 7 z niniejszego Załącznika.

.4 Przeglądowi rocznemu w przedziale trzech miesięcy przed upływem lub trzech miesięcy po każdej dacie rocznicowej, obejmującemu ogólną inspekcję wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów, o których mowa w ustępie 1.1 niniejszego prawidła, aby upewnić się, że są one utrzymane zgodnie z ustępem 5 niniejszego prawidła i że pozostają w stanie zadowalającym dla tego rodzaju pracy, do której statek jest przeznaczony. Przeprowadzenie takiego przeglądu rocznego powinno być odnotowane w *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* wydanym na podstawie prawidła 6 lub 7 z niniejszego Załącznika.

.5 Przeglądowi dodatkowemu bądź ogólnemu lub częściowemu, w zależności od okoliczności, który dokonuje się za każdym razem, gdy zostały dokonane ważne naprawy lub odnowienia, w sposób określony w ustępie 5 niniejszego prawidła, lub po naprawie wynikającej z badań określonych w ustępie 6 niniejszego prawidła. Przegląd powinien być tego typu, aby zapewnić, że niezbędne naprawy lub odnowienia zostały skutecznie dokonane, że materiały i jakość wykonania takich napraw lub odnowień są pod każdym względem zadowalające, a statek spełnia pod każdym względem wymagania rozdziału 3.

2 W przypadku statków o pojemności brutto mniejszej niż 400, Administracja może ustalić odpowiednie sposoby postępowania, tak aby zapewnić, że są spełnione mające do nich zastosowanie postanowienia rozdziału 3.

3 Przeglądy statków w zakresie dotyczącym zapewnienia przestrzegania postanowień niniejszego Załącznika powinny być przeprowadzane przez inspektorów Administracji.

.1 Administracja może jednakże powierzyć przeglądy bądź to mianowanym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez nią organiza-

cjom. Takie organizacje powinny spełniać wytyczne uchwalone przez Organizację[1].

.2 Przegląd wysokoprężnych silników okrętowych i wyposażenia dla określenia zgodności z wymaganiami prawidła 13 niniejszego Załącznika należy przeprowadzać zgodnie ze zmienionym *Kodeksem Technicznym NO_X – 2008*;

.3 Jeżeli mianowany inspektor lub upoważniona organizacja stwierdza, że stan wyposażenia w znacznym stopniu nie odpowiada danym zawartym w Świadectwie, to taki inspektor lub organizacja powinni niezwłocznie zapewnić, aby zostały podjęte działania mające na celu dokonanie napraw oraz powinni we właściwym czasie powiadomić Administrację. Jeżeli działanie naprawcze nie zostało podjęte, to Świadectwo powinno być wycofane przez Administrację. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony Konwencji, to również należy niezwłocznie powiadomić odpowiednie władze Państwa Portu. Jeżeli oficer Administracji, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomiła odpowiednie władze Państwa portu, to Rząd zainteresowanego Państwa Portu powinien udzielić takiemu funkcjonariuszowi, inspektorowi lub organizacji niezbędnej pomocy w wykonaniu ich obowiązków, określonych w niniejszym prawidle; oraz

.4 W każdym przypadku zainteresowana Administracja powinna w pełni zagwarantować kompletność i skuteczność przeglądu i powinna podjąć niezbędne działania w celu wypełnienia tego zobowiązania.

4 Statki, dla których zastosowanie ma rozdział 4 niniejszego Załącznika powinny również być poddane niżej określonym przeglądom, z uwzględnieniem wytycznych przyjętych przez Organizację[2]:

.1 Przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji i przed wydaniem *Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej*. Przegląd powinien weryfikować, czy osiągnięty projektowy wskaźnik efektywności energetycznej EEDI jest zgodny z wymaganiami rozdziału 4 niniejszego Załącznika oraz czy *Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku* (SEEMP), wymagany przez prawidło 22 niniejszego Załącznika, znajduje się na statku;

.2 Przeglądowi całkowitemu lub częściowemu, w zależności od okoliczności, po znacznej przebudowie statku nowego, dla którego zastosowanie mają niniejsze przepisy. Przegląd powinien zapewniać, że osiągnię-

---

[1] Powołanie się na *Kodeks organizacji uznanych* uchwalony przez Organizację rezolucją MEPC.238(65). Powołanie również na Wytyczne przeprowadzania przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji dla znowelizowanego Załącznika VI do Konwencji MARPOL – A.1053(27) ze zmianami A.1076(28).

[2] Patrz: Wytyczne przeglądów i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej, MEPC.1/Circ.8/6.

ty projektowy wskaźnik efektywności energetycznej EEDI został z konieczności ponownie obliczony i spełnia wymogi prawidła 21 niniejszego Załącznika, ze współczynnikiem redukcji mającym zastosowanie dla typu statku i wielkości przebudowanego statku w fazie odpowiadającej dacie podpisania kontraktu lub położenia stępki lub przekazania do eksploatacji, określonej dla oryginalnego statku zgodnie z prawidłem 2.23 niniejszego Załącznika;

.3 W przypadku gdy przebudowa statku nowego lub istniejącego jest tak znaczna, że statek jest traktowany przez Administrację jako statek nowo zbudowany, Administracja powinna określić konieczność przeprowadzenia przeglądu zasadniczego pod względem osiągniętego projektowego wskaźnika efektywności energetycznej EEDI. Przegląd taki, jeżeli konieczny, powinien zapewniać, że osiągnięty projektowy wskaźnik efektywności energetycznej EEDI został obliczony i spełnia wymogi prawidła 21 niniejszego Załącznika, z mającym zastosowanie współczynnikiem redukcji odpowiednim dla typu statku i wielkości przebudowanego statku w fazie odpowiadającej dacie podpisania kontraktu na przeprowadzenie przebudowy lub, w przypadku braku kontraktu, dacie rozpoczęcia przebudowy. Przegląd powinien weryfikować również, czy *Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku* (SEEMP) wymagany przez prawidło 22 niniejszego Załącznika znajduje się na statku; oraz

.4 Dla statków istniejących weryfikacja wymogu posiadania *Planu Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku* (SEEMP) na statku, zgodnie z prawidłem 22 niniejszego Załącznika, powinna odbyć się podczas pierwszego pośredniego lub odnowieniowego przeglądu, określonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, w zależności który odbędzie się pierwszy, w dniu 1 stycznia 2013 r. lub po tej dacie.

5 Wyposażenie ma być utrzymywane zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika i żadne zmiany w wyposażeniu, instalacjach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach objętych nadzorem nie mogą być wykonane bez wyraźnej zgody Administracji. Bezpośrednia wymiana tego wyposażenia i osprzętu na wyposażenie i osprzęt zgodne z postanowieniami niniejszego Załącznika jest dozwolona.

6 Ilekroć zdarzy się wypadek na statku lub zostanie wykryta awaria wpływająca poważnie na poprawność działania bądź kompletność wyposażenia objętego niniejszym Załącznikiem, kapitan lub armator statku przy najbliższej okazji powinni powiadomić o tym Administrację, mianowanego inspektora lub upoważnioną organizację, odpowiedzialną za wydanie odnośnego Świadectwa.

Prawidło 6
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectw

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* powinno być wydane po dokonaniu przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego, zgodnie z postanowieniami prawidła 5 z niniejszego Załącznika dla:
.1 każdego statku o pojemności brutto 400 i większej, zatrudnionego w podróżach do portów i przystani morskich będących pod jurysdykcją innych Stron; oraz
.2 platform i urządzeń wiertniczych zatrudnionych w podróżach na wody będące pod zwierzchnictwem lub podlegające jurysdykcji innych Stron.

2 Statkowi zbudowanemu przed datą wejścia w życie Załącznika VI, dla Administracji danego statku należy wydać *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza*, zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła, nie później niż przy pierwszym planowanym dokowaniu po tym wejściu w życie, lecz w żadnym przypadku nie później niż trzy lata po tej dacie.

3 Świadectwo takie powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację, albo przez każdą osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną[1]. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za to Świadectwo.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

1 *Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej* powinno być wydane po dokonaniu przeglądu, zgodnie z postanowieniami prawidła 5.4 niniejszego Załącznika, dla każdego statku o pojemności brutto 400 i większej, zanim ten statek zaangażuje się w rejsy do portów lub przystani będących pod jurysdykcją innych Stron.

2 Świadectwo powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację, albo przez każdą osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną[2]. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za to Świadectwo.

Prawidło 7
Wydanie Świadectwa przez inny Rząd

1 Strona Konwencji może na prośbę Administracji spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeśli uzna ona, iż obowiązujące postanowienia niniejszego Załącznika zostały spełnione, to powinna ona wydać lub upoważ-

[1] Powołanie się na *Kodeks organizacji uznanych* uchwalony przez Organizację rezolucją MEPC.238(65).

[2] Powołanie się na *Kodeks organizacji uznanych* uchwalony przez Organizację rezolucją MEPC.238(65).

nić do wydania dla statku *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* lub *Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej* albo, tam gdzie jest to właściwe, potwierdzić lub upoważnić do potwierdzenia tych Świadectw na statku zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

2 Kopia Świadectwa i kopia sprawozdania z przeglądu powinny być przekazane, najszybciej jak to jest możliwe, Administracji, która prosiła o jego wydanie.

3 Świadectwo w ten sposób wydane powinno zawierać stwierdzenie, że zostało wydane na wniosek Administracji i powinno ono mieć taką samą moc prawną oraz być w taki sam sposób uznawane, jak Świadectwo wydane na podstawie prawidła 6 z niniejszego Załącznika.

4 Nie należy wydawać *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza* lub *Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej* statkowi, który jest uprawniony do podnoszenia bandery państwa niebędącego Stroną.

Prawidło 8
Forma Świadectw

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* powinno być napisane w formie odpowiadającej wzorcowi podanemu w Uzupełnieniu 1 do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język państwa, które go wydało, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

2 *Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej* powinno być napisane w formie odpowiadającej wzorcowi podanemu w Uzupełnieniu 7 do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język Strony, która go wydała, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

Prawidło 9
Okres ważności Świadectw

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* powinno być wydawane na ustalony przez Administrację okres, który nie powinien przekraczać 5 lat.

2 Niezależnie od postanowień ustępu 1 niniejszego prawidła:

.1 jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony w okresie 3 miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa.

.2 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa, oraz

.3 Jeżeli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, nowe Świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu dla odnowienia Świadectwa.

3 Jeżeli Świadectwo zostało wydane na okres krótszy niż 5 lat, to Administracja może przedłużyć ważność Świadectwa poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu ustalonego w ustępie 1 niniejszego prawidła, pod warunkiem że zostaną przeprowadzone przeglądy określone w prawidłach 5.1.3 i 5.1.4 niniejszego Załącznika, które powinny być wykonane w przypadku, gdy Świadectwo jest wydane na okres pięciu lat.

4 Jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe Świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, to upoważniona przez Administrację osoba lub organizacja może potwierdzić istniejące Świadectwo i takie Świadectwo powinno być uznawane jako ważne na dalszy okres, nie dłuższy niż 5 miesięcy od daty upływu jego ważności.

5 Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność Świadectwa statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może przedłużyć okres ważności Świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi i to tylko w tych przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne Świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż 3 miesiące, a statek któremu udzielono przedłużenia, po przybyciu do portu, w którym ma być

poddany przeglądowi, nie powinien być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia portu bez otrzymania nowego Świadectwa. Po zakończeniu przeglądu dla odnowienia Świadectwa nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

6 Ważność Świadectwa dla statku odbywającego krótkie podróże, nieprzedłużona na podstawie powyższych postanowień niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Administrację na okres zwłoki do jednego miesiąca od określonej w Świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty upływu ważności istniejącego Świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

7 W szczególnych okolicznościach określonych przez Administrację, data rozpoczęcia ważności nowego Świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego Świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 2.1, 5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach nowe Świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej 5 lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

8 Jeżeli przegląd roczny lub pośredni zostanie zakończony przed okresem ustalonym w prawidle 5 z niniejszego Załącznika, wówczas:

.1 data rocznicowa podana w Świadectwie powinna być przy potwierdzaniu Świadectwa zastąpiona datą, która nie powinna być o więcej niż 3 miesiące późniejsza od daty zakończenia przeglądu;

.2 następny przegląd roczny lub pośredni, wymagany prawidłem 5 z niniejszego Załącznika, powinien być zakończony w przedziale czasu określonym w tym prawidle, lecz przy zastosowaniu nowej daty rocznicowej;

.3 data upływu ważności Świadectwa może pozostać niezmieniona, pod warunkiem że jeden lub więcej przeglądów rocznych lub pośrednich, w zależności od tego, jakie przeglądy są wymagane, przeprowadzono w taki sposób, że nie zostaną przekroczone maksymalne przedziały czasu między przeglądami, określone w prawidle 5 z niniejszego Załącznika.

9 Świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 6 lub 7 z niniejszego Załącznika traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostaną zakończone w okresach ustalonych na podstawie prawidła 5.1 niniejszego Załącznika;

.2 jeżeli Świadectwo nie zostało potwierdzone zgodnie z prawidłem 5.1.3 lub 5.1.4 niniejszego Załącznika;

.3 po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe Świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy Rząd wydający nowe Świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania prawidła 5.4 niniejszego Załącznika. W przypadku gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami Konwencji, to jeżeli wniosek wpłynie w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, Rząd państwa, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko, jak to

możliwe, przekazać Administracji kopię Świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę i, jeśli są dostępne, kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

10 *Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej* jest ważne przez cały okres eksploatacji statku, z zastrzeżeniem postanowień poniższego ustępu 11.

11 *Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej* wydane zgodnie z niniejszym Załącznikiem traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeśli statek zostaje wycofany z eksploatacji lub jeśli zostaje wydane nowe Świadectwo w następstwie znacznej przebudowy statku, lub

.2 po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe Świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy Rząd wydający nowe Świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania rozdziału 4 niniejszego Załącznika. W przypadku gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami Konwencji, to jeżeli wniosek wpłynie w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, Rząd państwa, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko, jak to możliwe, przekazać Administracji kopię Świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę i, jeśli są dostępne, kopie odnośnych sprawozdań z przeglądów.

Prawidło 10

Kontrola Państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych [1]

1 Jeżeli w czasie postoju statku w porcie lub przystani morskiej, będącej pod jurysdykcją innej Strony, zaistnieją wyraźne podstawy do podjęcia przekonania, że kapitan statku lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z istotnymi dla statku procedurami odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczaniu olejami, to statek taki będzie poddany inspekcji przeprowadzanej w przedmiocie wymagań eksploatacyjnych, określonych w niniejszym Załączniku, przez odpowiednio upoważnionych przez tę Stronę oficerów.

2 W okolicznościach wskazanych w ustępie 1 niniejszego prawidła Strona podejmie odpowiednie działania, aby wyjście statku w morze nie nastąpiło do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli Państwa portu, zapisane w artykule 5 niniejszej Konwencji.

---

[1] Powołanie się na procedury dotyczące kontroli przez Państwo portu 2011, uchwalone przez Organizację rezolucją A.1052(27). Powołanie się również na znowelizowane wytyczne dotyczące kontroli przez Państwo portu na zgodność ze znowelizowanym Załącznikiem VI do *Konwencji* MARPOL, uchwalone przez Organizację rezolucją MEPC.181(59).

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych, zawartych w niniejszej Konwencji.

5 W odniesieniu do rozdziału 4 jakakolwiek kontrola Państwa portu ograniczać się będzie do sprawdzenia, w stosownych przypadkach, że ważne *Międzynarodowe Świadectwo Efektywności Energetycznej* znajduje się na statku, zgodnie z artykułem 5 Konwencji.

Prawidło 11
Wykrywanie naruszeń i egzekwowanie wymagań

1 Strony będą współpracować w wykrywaniu naruszeń i egzekwowaniu wymagań Załącznika przy użyciu wszelkich właściwych i dostępnych środków wykrywania i kontroli środowiska oraz odpowiednich sposobów przekazywania informacji i gromadzenia dowodów.

2 Statek, do którego stosuje się niniejszy Załącznik może w jakimkolwiek porcie lub przystani morskiej Strony podlegać inspekcji przez inspektorów wyznaczonych lub upoważnionych przez Stronę w celu ustalenia, czy statek nie wyemitował jakichkolwiek substancji ujętych w niniejszym Załączniku z naruszeniem jego postanowień. Jeżeli inspekcja wykaże naruszenie niniejszego Załącznika, sprawozdanie z takiej inspekcji zostanie przesłane Administracji w celu podjęcia odpowiedniego działania.

3 Każda Strona powinna dostarczyć Administracji dowód, jeżeli taki istnieje, na to, że statek wyemitował jakiekolwiek substancje ujęte w niniejszym Załączniku z naruszeniem jego postanowień. Jeżeli jest to wykonalne, właściwe władze tej Strony powiadomią kapitana statku o domniemanym naruszeniu.

4 Po otrzymaniu takiego dowodu Administracja, poinformowana w ten sposób, powinna zbadać sprawę i może zażądać, aby druga Strona dostarczyła kolejny lub bardziej przekonywujący dowód domniemanego naruszenia. Jeżeli Administracja uzna, że istnieje wystarczający dowód do wszczęcia postępowania w sprawie domniemanego naruszenia, to spowoduje wszczęcie takiego postępowania zgodnie z jej prawem tak szybko, jak jest to możliwe. Administracja powinna bezzwłocznie poinformować o podjętych działaniach Stronę, która udzieliła informacji o naruszeniu oraz Organizację.

5 Strona może także poddać inspekcji statek, do którego niniejszy Załącznik ma zastosowanie, gdy wejdzie on do portów lub przystani podlegających jej jurysdykcji, jeżeli otrzyma od jakiejkolwiek Strony prośbę o przeprowadzenie dochodzenia wraz z dostarczonymi dowodami na to, że statek wyemitował jakiekolwiek substancje, ujęte w niniejszym Załączniku, w jakimkolwiek miejscu z naruszeniem jego postanowień. Sprawozdanie z takiego dochodzenia należy przesłać Stronie, która zgłosiła prośbę, oraz Administracji, tak aby odpowiednie działanie mogło być podjęte zgodnie z niniejszą Konwencją.

6 Prawo międzynarodowe dotyczące zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczania środowiska morskiego przez statki, włączając w to prawo związane z zapewnieniem przestrzegania Konwencji i jej egzekwowania, obowiązujące podczas zastosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika, stosuje się, z uwzględnieniem istotnych różnic, do przepisów i norm podanych w niniejszym Załączniku.

ROZDZIAŁ 3

Wymagania dotyczące kontroli emisji ze statków

Prawidło 12

Substancje zubożające warstwę ozonową

1 Tego prawidła nie stosuje się do trwale uszczelnionego wyposażenia, w którym brak jest podłączeń do uzupełniania czynnika chłodniczego lub potencjalnie wymiennych części zawierających substancje zubożające warstwę ozonową.

2 Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 3.1 zabroniona jest każda umyślna emisja substancji zubożających warstwę ozonową. Umyślne emisje oznaczają emisje występujące w trakcie konserwacji, obsługi, napraw lub pozbywania się instalacji lub wyposażenia, z wyjątkiem takich umyślnych emisji, które nie obejmują minimalnych wycieków związanych z odzyskiwaniem lub przetwarzaniem substancji zubożających warstwę ozonową. Emisje wynikające z przecieków substancji zubożających warstwę ozonową, niezależnie od tego, czy są to przecieki umyślne, czy nie, mogą być uregulowane przez Strony.

3.1 Instalacje zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, inne niż hydro-chlorofluorowęglowodory (HCFC), powinny być zabronione:

.1 na statkach zbudowanych w dniu 19 maja 2005 roku i po tej dacie;

.2 w przypadku statków zbudowanych przed 19 maja 2005 roku, dla których określono umowną datę dostawy wyposażenia na statek na dzień 19 maja 2005 r. lub po tej dacie lub, w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną datą dostawy wyposażenia na statek na dzień 19 maja 2005 r. lub po tej dacie.

3.2 Instalacje zawierające wodorochlorofluorowęglowodory (HCFC) powinny być zabronione:

.1 na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2020 roku i po tej dacie;

.2 w przypadku statków zbudowanych przed 1 stycznia 2020 roku, dla których określono umowną datę dostawy wyposażenia na statek na dzień 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie lub, w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną datą dostawy wyposażenia na statek na dzień 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie.

4 Substancje, o których mowa w tym prawidle oraz wyposażenie zawierające takie substancje powinny być dostarczone do odpowiednich urządzeń odbiorczych, gdy będą usuwane ze statku.

5 Każdy statek objęty wymaganiami prawidła 6.1 powinien prowadzić wykaz wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową[1].

6 Każdy statek objęty wymaganiami prawidła 6.1, posiadający systemy z możliwością dopełniania zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, powinien prowadzić *Książkę zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową*. Taka *Książka zapisów* może być częścią istniejącego *Dziennika okrętowego* lub systemu elektronicznego zapisu, zatwierdzonego przez Administrację.

7 Wpisy do *Książki zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową* należy odnotowywać w jednostkach masy substancji (kilogramy) i wypełniać niezwłocznie w każdym przypadku, w odniesieniu do następujących czynności:

.1 doładowanie, pełne lub częściowe, wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową;

.2 naprawa lub obsługa wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową;

.3 zrzut substancji zubożających warstwę ozonową do atmosfery:

.3.1 umyślne; oraz

.3.2 nieumyślne;

.4 zrzut substancji zubożających warstwę ozonową do lądowych urządzeń odbiorczych; oraz

.5 dostarczenie substancji zubożających warstwę ozonową na statek.

Prawidło 13
Tlenki azotu (NO_X)

Zastosowanie

1.1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do:

.1 każdego okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy znamionowej większej niż 130 kW, zainstalowanego na statku; oraz

.2 każdego okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy znamionowej większej niż 130 kW, poddanego znacznej przebudowie w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, z wyjątkiem sytuacji, gdy zostanie wykazane zgodnie z wymogami Administracji, że silnik ten jest identycznym duplikatem silnika, który zastępuje i nie podlega w inny sposób wymaganiom ustępu 1.1.1 niniejszego prawidła.

1.2 Niniejsze prawidło nie ma zastosowania do:

.1 okrętowego silnika wysokoprężnego przeznaczonego do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych lub wyłącznie do napędu wszelkich

[1] Patrz Uzupełnienie I, Suplement do *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* (*Świadectwo IAPP*), część 2.1.

urządzeń lub wyposażenia przeznaczonego do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych na statku, na którym zostało zainstalowane, lub okrętowego silnika wysokoprężnego instalowanego na łodziach ratunkowych przeznaczonych do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych; oraz

.2 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statkach odbywających podróże wyłącznie na wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić, pod warunkiem że taki silnik jest poddany alternatywnym, ustalonym przez Administrację, środkom kontroli NO_X.

1.3 Niezależnie od postanowień podpunktu 1.1 niniejszego ustępu, Administracja może dopuścić wyłączenie ze stosowania niniejszego prawidła do każdego okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym lub dla silnika poddanego znacznej przebudowie, przed dniem 19 maja 2005 roku, pod warunkiem że statek na którym zainstalowano ten silnik odbywa podróże wyłącznie do portów lub przystani morskich w granicach Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić.

Znaczna przebudowa

2.1 Dla celów niniejszego prawidła *znaczna przebudowa* oznacza modyfikację okrętowego silnika wysokoprężnego, który nie był do tej pory certyfikowany na zgodność z wymaganiami określonymi w ustępie 3, 4 oraz 5.1.1 tego prawidła, przeprowadzoną 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, gdy:

.1 silnik jest zastąpiony nowym okrętowym silnikiem wysokoprężnym lub został zainstalowany dodatkowy okrętowy silnik wysokoprężny, lub

.2 silnik jest poddany znacznej modyfikacji w zakresie podanym w zmienionym *Kodeksie technicznym NO_X – 2008*, lub

.3 maksymalna moc ciągła silnika została zwiększona o więcej niż o 10% w porównaniu z maksymalną mocą ciągłą silnika określoną podczas pierwotnej certyfikacji silnika.

2.2 W przypadku znacznej przebudowy związanej z wymianą okrętowego silnika wysokoprężnego na inny, nieidentyczny okrętowy silnik wysokoprężny lub z instalacją dodatkowego okrętowego silnika wysokoprężnego, powinny mieć zastosowanie wymagania tego prawidła, obowiązujące w momencie wymiany lub instalacji dodatkowego silnika. Jedynie w przypadku wymiany silników, jeżeli silnik zamienny nie może spełnić wymagań określonych w podpunkcie 5.1.1 niniejszego prawidła (stosowne wymagania III poziomu emisji), to taki silnik zamienny powinien spełniać wymagania określone w punkcie 4 niniejszego prawidła (II poziom emisji), biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację[1].

[1] Patrz: *Wytyczne 2013 wymagane prawidłem 13.2.2 Załącznika VI MARPOL dotyczące nieidentycznych silników zamiennych, które nie muszą spełniać III poziomu emisji*, przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.230(65).

2.3 Okrętowy silnik wysokoprężny, o którym mowa w ustępie 2.1.2 lub 2.1.3 powinien spełniać następujące normy:

.1 dla statków zbudowanych przed 1 stycznia 2000 roku należy stosować normy określone w ustępie 3 niniejszego prawidła; oraz

.2 dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2000 roku lub po tej dacie stosuje się normy obowiązujące w momencie budowy statku.

I poziom emisji

3 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, a przed 1 stycznia 2011 roku jest zabroniona, z wyjątkiem gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie n = nominalna prędkość silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 17,0 g/kWh, gdy n jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy n wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 9,8 g/kWh, gdy n jest 2000 obr./min lub więcej.

II poziom emisji

4 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie jest zabroniona, z wyjątkiem gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie n = nominalna prędkość silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 14,4 g/kWh, gdy n jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $44,0 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh, gdy n wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 7,7 g/kWh, gdy n jest 2000 obr./min lub więcej.

III poziom emisji

5.1 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_X zgodnie z punktem 6 niniejszego prawidła, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku:

.1 jest zabroniona, z wyjątkiem gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_X) zawiera się w niżej podanych granicach, gdzie n = nominalna prędkość silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 3,4 g/kWh, gdy n jest mniejsze niż 130 obr/min;

.2 $9,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr/min; oraz

.3 2,0 g/kWh, gdy *n* wynosi 2000 obr/min lub więcej:

gdy:

.2 taki statek został zbudowany w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie i uprawia żeglugę w Północnoamerykańskim Obszarze Kontroli Emisji lub w Obszarze Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych;

gdy:

.3 taki statek uprawia żeglugę w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_X zgodnie z punktem 6 niniejszego prawidła, innym niż obszar kontroli emisji opisany w podpunkcie 5.1.2 niniejszego prawidła oraz został zbudowany w dniu ustanowienia takiego obszaru kontroli emisji lub po tej dacie, lub w okresie późniejszym, który może być określony przez poprawki wyznaczające obszar kontroli emisji III poziomu, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

5.2 Wymagania określone w podpunkcie 5.1.1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do:

.1 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku o długości (*L*) mniejszej niż 24 metry, określonej w prawidle 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest wykorzystywany wyłącznie dla celów rekreacyjnych; lub

.2 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku, o łącznej zapisanej na tabliczce znamionowej mocy napędu silnika wysokoprężnego mniejszej niż 750 kW, jeżeli zostanie wykazane, ku zadowoleniu Administracji, że statek nie może spełnić wymagań określonych w ustępie 5.1.1 niniejszego prawidła ze względu na ograniczenia projektowe lub konstrukcyjne statku; lub

3. okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym przed dniem 1 stycznia 2021 r. o pojemności brutto mniejszej niż 500, długości (*L*) 24 metry lub większej, określonej w prawidle 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest wykorzystywany wyłącznie dla celów rekreacyjnych.

Obszar kontroli emisji

6 Dla celów niniejszego prawidła obszarami kontroli emisji będą:

.1 Północnoamerykański obszar, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII niniejszego Załącznika; oraz

.2 Obszar Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII niniejszego Załącznika; oraz

.3 każdy inny obszar morza, włączając każdy obszar portu, wyznaczony przez Organizację zgodnie z kryteriami i procedurami zawartymi w Uzupełnieniu III niniejszego Załącznika.

Okrętowy silnik wysokoprężny zainstalowany na statku zbudowanym przed 1 stycznia 2000 roku

7.1 Niezależnie od postanowień ustępu 1.1.1 niniejszego prawidła, okrętowy silnik wysokoprężny o mocy na wale większej niż 5000 kW i pojemności cylindra 90 litrów lub powyżej, zainstalowany na statku zbudowanym dnia 1 stycznia 1990 roku lub po tej dacie, ale przed dniem 1 stycznia 2000 r., powinien spełniać limity emisji określone w podpunkcie 7.4 niniejszego ustępu, pod warunkiem że Uznana Metoda dla tego silnika została poświadczona przez Administrację Strony i powiadomienie o takim poświadczeniu zostało przedłożone Organizacji przez poświadczającą Administrację. Zgodność z przepisami niniejszego ustępu należy wykazać wykonując jedną z następujących czynności:

.1 zainstalowania certyfikowanej Uznanej Metody, potwierdzonej próbami przy wykorzystaniu procedury sprawdzania określonej w Dzienniku Uznanej Metody, wraz z odpowiednim zapisem w okrętowym *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza* o używaniu takiej Uznanej Metody; lub

.2 certyfikacji silnika, potwierdzającej, że silnik pracuje w granicach limitów określonych w ustępie 3, 4, lub 5.1.1 niniejszego prawidła, wraz z odpowiednim zapisem o certyfikacji dla silnika w okrętowym *Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza.*

7.2 Wymagania ustępu 7.1 należy zastosować nie później niż przy pierwszym przeglądzie odnowieniowym, który ma miejsce 12 lub więcej miesięcy po złożeniu zawiadomienia, o którym mowa w ustępie 7.1. Jeżeli armator statku, na którym musi zostać zainstalowana Uznana Metoda, może wykazać Administracji, że mimo jego starań, aby spełnić wymagania, Uznana Metoda nie była dostępna na rynku, wówczas Uznana Metoda powinna być zainstalowana na statku nie później niż do następnego przeglądu rocznego tego statku, który przypadnie po czasie, gdy Uznana Metoda będzie dostępna na rynku.

7.3 W odniesieniu do okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy na wale większej niż 5000 kW i pojemności cylindra wynoszącej 90 litrów i powyżej, zainstalowanego na statku zbudowanym dnia 1 stycznia 1990 roku lub po tej dacie, ale przed dniem 1 stycznia 2000 r., *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza*, wydane dla silnika okrętowego, którego dotyczy ustęp 7.1 niniejszego prawidła, powinno wskazywać, że została zastosowana bądź Uznana Metoda na mocy podpunktu 7.1.1 niniejszego prawidła, bądź silnik został certyfikowany na mocy podpunktu 7.1.2 niniejszego prawidła lub, że Uznana Metoda jeszcze nie istnieje lub nie jest jeszcze dostępna, jak opisano w ustępie 7.2 niniejszego prawidła.

7.4 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika praca okrętowego silnika wysokoprężnego, określonego w ustępie 7.1, jest zabroniona, z wyjątkiem gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja

NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie *n* = nominalna prędkość silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 17,0 g/kWh, gdy *n* jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 9,8 g/kWh, gdy *n* jest 2000 obr./min lub więcej.

7.5 Certyfikacja Uznanej Metody powinna być przeprowadzona zgodnie z rozdziałem 7 zmienionego *Kodeksu technicznego NO_X – 2008* i powinna obejmować sprawdzenie:

.1 przez projektanta bazowego okrętowego silnika wysokoprężnego, do którego stosuje się Uznaną Metodę, że obliczony efekt Uznanej Metody nie spowoduje zmniejszenia mocy silnika o więcej niż 1,0%, wzrostu zużycia paliwa o ponad 2,0%, mierzonego zgodnie z odpowiednim cyklem badań określonym w zmienionym *Kodeksie technicznym NO_X – 2008*, nie wpłynie niekorzystnie na trwałość lub niezawodność silnika; oraz

.2 czy koszt Uznanej Metody nie jest nadmierny w stosunku do tego, który jest określony przez porównanie ilości NO_X zmniejszonej przy użyciu Uznanej Metody, w celu osiągnięcia limitu określonego w podpunkcie 7.4 niniejszego ustępu oraz kosztu zakupu i instalacji tej Uznanej Metody[1].

Certyfikacja

8 Dla norm używanych w certyfikacji, próbach oraz procedurach pomiarowych określonych w niniejszym prawidle należy stosować zmieniony *Kodeks techniczny NO_X – 2008*.

9 Procedury określania emisji NO_X zawarte w zmienionym *Kodeksie technicznym NO_X* mają być reprezentatywne dla normalnej pracy silnika. Urządzenia opóźniające i irracjonalne strategie kontroli emisji nie pozwalają na to i nie powinny być dozwolone. Niniejsze prawidło nie wyklucza stosowania dodatkowych urządzeń sterujących, które są wykorzystywane do ochrony silnika, ani jego urządzeń pomocniczych przed warunkami pracy, które mogłyby spowodować uszkodzenie lub awarię, lub które są wykorzystywane do ułatwienia rozruchu silnika.

[1] Koszt Uznanej Metody nie powinien przekraczać stosunku 375 specjalnych praw ciągnienia (SDR) do ilości NO_X w tonach, obliczonej zgodnie z przedstawioną poniżej formułą przeliczenia kosztów-efektywności:

$$C_e = \frac{Kosztuznanejmetody \cdot 10^6}{Moc(kW) \cdot 0,768 \cdot 6000(godz/rok) \cdot 5(lat) \cdot \Delta NO_X(g/kWh)}$$

Prawidło 14
Tlenki siarki (SO_X) i zanieczyszczenia stałe

Wymagania ogólne

1 Zawartość siarki w każdym paliwie używanym na statku nie powinna przekraczać następujących limitów:
.1 4,50% m/m przed 1 stycznia 2012 roku;
.2 3,50% m/m od 1 stycznia 2012 roku i po tej dacie; oraz
.3 0,50% m/m od 1 stycznia 2020 roku i po tej dacie.

2 Światową średnią zawartość siarki w paliwie pozostałościowym dostarczanym do użycia na statkach powinno się kontrolować, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.[1]

Wymagania w granicach obszarów kontroli emisji

3 Dla celów niniejszego prawidła *obszary kontroli emisji* obejmują:
.1 obszar Morza Bałtyckiego zdefiniowany w prawidle 1.11.2 Załącznika I oraz obszar Morza Północnego zdefiniowany w prawidle 1.14.6 Załącznika V; oraz
.2 Północnoamerykański obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII niniejszego Załącznika; oraz
.3 Obszar Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII niniejszego Załącznika; oraz
.4 każdy inny obszar morski, włączając każdy obszar portu, wyznaczony przez Organizację zgodnie z kryteriami i procedurami określonymi w Uzupełnieniu III niniejszego Załącznika.

4 Podczas przebywania statku w obszarach kontroli emisji, zawartość siarki w paliwie używanym na statku nie powinna przekraczać następujących limitów:
.1 1,50% m/m przed 1 lipca 2010 roku;
.2 1,00% m/m od 1 stycznia 2010 roku i po tej dacie; oraz
.3 0,10% m/m od 1 stycznia 2015 roku i po tej dacie.
.4 Przed dniem 1 stycznia 2020 r. zawartości siarki w paliwie, o której mowa w ustępie 4 niniejszego prawidła, nie stosuje się do przebywających na obszarze Północnoamerykańskim lub obszarze Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych, zdefiniowanych w ustępie 3 niniejszego prawidła, statków zbudowanych w dniu 1 sierpnia 2011 r. lub przed tą datą, zasilanych przez kotły napędowe, które nie zostały pierwotnie zaprojektowane do ciągłej pracy na okrętowym paliwie destylacyjnym lub gazie ziemnym.

[1] Rezolucja MEPC.192(61), Wytyczne dla kontroli światowej średniej zawartości siarki w paliwach pozostałościowych dostarczanych do użycia na burcie statku.

5 Zawartość siarki w paliwie odnosząca się do ustępu 1 i ustępu 4 niniejszego prawidła powinna być udokumentowana przez jego dostawcę zgodnie z wymaganiami prawidła 18 niniejszego Załącznika.

6 Te statki, które używają odrębnych paliw w celu spełnienia wymagań ustępu 4 niniejszego prawidła i wpływające lub opuszczające obszar kontroli emisji, określony w ustępie 3 niniejszego prawidła, powinny posiadać pisemną procedurę określającą, w jaki sposób musi być dokonane, przed wpłynięciem na obszar kontroli emisji, przejście na inny rodzaj paliwa, uwzględniając wystarczający czas dla pełnego przepłukania systemu paliwowego ze wszystkich paliw przekraczających wymienioną w ustępie 4 niniejszego prawidła odpowiednią zawartość siarki. W *Dzienniku okrętowym* należy zapisać objętość paliwa o niskiej zawartości siarki w każdym ze zbiorników, jak również datę, godzinę i pozycję statku po zakończeniu operacji przejścia na inny rodzaj paliwa, zgodnie z zaleceniami Administracji.

7 W okresie pierwszych 12 miesięcy następujących bezpośrednio po wejściu w życie zmiany wyznaczającej konkretny obszar kontroli emisji, określony zgodnie z ustępem 3.2 niniejszego prawidła, statki eksploatowane w tym obszarze kontroli emisji są zwolnione z wymagań zawartych w ustępach 4 i 6 niniejszego prawidła oraz z wymagań ustępu 5 niniejszego prawidła w takim stopniu, w jakim odnosi się do nich ustęp 4 niniejszego prawidła[1].

Przegląd wymagań

8 Do 2018 roku powinien być zakończony przegląd standardów wymienionych w punkcie 1.3 niniejszego prawidła; będzie on miał na celu potwierdzenie dostępności paliwa olejowego zgodnego z kryteriami określonymi w tym ustępie i powinien uwzględniać następujące elementy:

.1 możliwość spełnienia wymogów ustępu 1.3 niniejszego prawidła przez światowy rynek podaży i popytu na paliwa olejowe, istniejący w chwili przeprowadzania przeglądu;

.2 analizy trendów na rynkach paliwa olejowego, oraz

.3 wszelkie inne istotne kwestie.

9 Organizacja powinna ustanowić grupę ekspertów, składającą się z przedstawicieli o odpowiednim doświadczeniu na rynku paliwowym oraz odpowiednim doświadczeniu morskim związanym z ochroną środowiska, naukowym i prawnym, dla przeprowadzenia przeglądu, o którym mowa w ustępie 8 niniejszego prawidła. Grupa ekspertów powinna opracować odpowiednie informacje mające na celu uzasadnienie decyzji, którą muszą podjąć Strony Konwencji.

---

[1] 12-miesięczne zwolnienie określone w ustępie 7 obowiązywać będzie dla Północnoamerykańskiego obszaru kontroli emisji do 1 sierpnia 2012 roku.
12-miesięczne zwolnienie określone w ustępie 7 obowiązywać będzie dla obszaru kontroli emisji Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych do 1 stycznia 2014 roku.

10 Strony Konwencji, na podstawie informacji opracowanych przez grupę ekspertów, mogą podjąć decyzję, o tym czy jest możliwe, aby statki spełniły datę określoną w ustępie 1.3 niniejszego prawidła. Jeżeli zostanie podjęta decyzja o niemożliwości spełnienia tego wymagania przez statki, to standard określony w tym podpunkcie wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2025 roku.

Prawidło 15
Lotne związki organiczne [1]

1 Jeżeli emisje lotnych związków organicznych ze zbiornikowców będą regulowane w porcie lub portach albo przystani lub przystaniach będących pod jurysdykcją Strony, to należy je regulować zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła.

2 Strona, która ogranicza emisję lotnych związków organicznych ze zbiornikowców powinna powiadomić o tym Organizację. Informacja powinna zawierać dane o wielkości zbiornikowców, które będą kontrolowane, o ładunkach wymagających systemów kontroli emisji oparów i o dacie rozpoczęcia takiej kontroli. Zawiadomienie to należy dostarczyć co najmniej 6 miesięcy przed datą wejścia w życie kontroli.

3 Strona, która wyznacza porty lub przystanie, w których ograniczana będzie emisja lotnych związków organicznych ze zbiornikowców powinna zapewnić, że w wyznaczonych portach i przystaniach są zastosowane, zatwierdzone przez Stronę z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa opracowanych przez Organizację[2], systemy kontroli emisji oparów oraz, że pracują w sposób bezpieczny i taki, aby nie powodować nadmiernego opóźnienia statku.

4 Organizacja powinna rozpowszechniać listę takich portów i przystani wyznaczonych przez Strony, w celu poinformowania innych Stron i Państw członkowskich Organizacji.

5 Zbiornikowiec, do którego mają zastosowanie wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła, należy wyposażyć w system gromadzenia emisji oparów zatwierdzony przez Administrację, z uwzględnieniem standardów bezpieczeństwa opracowanych przez Organizację[2], i powinien używać tego systemu podczas załadunku tego typu ładunków. Port lub przystań, które posiadają zainstalowane systemy kontroli emisji oparów zgodne z niniejszym prawidłem mogą przyjmować zbiornikowce, które nie są wyposażone w system gromadzenia oparów, w ciągu 3 lat po dacie rozpoczęcia kontroli wymienionej w ustępie 2 niniejszego prawidła.

6 Zbiornikowiec przewożący surową ropę naftową powinien posiadać na pokładzie i wdrożyć zatwierdzony przez Administrację *Plan postępowania*

---

[1] Określenie w j. angielskim: Volatile Organic Compound (VOC).

[2] Odniesienie do okólnika MSC/Circ.585, Normy dla systemów kontroli emisji oparów.

z lotnymi związkami organicznymi[1]. Taki plan powinien być przygotowany z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Plan powinien być dostosowany dla konkretnego statku oraz powinien co najmniej:

.1 posiadać pisemne procedury zmniejszania emisji lotnych związków organicznych podczas załadunku, rejsu morzem i wyładunku ropy;

.2 brać po uwagę dodatkowe lotne związki organiczne powstające przy myciu surową ropą naftową;

.3 identyfikować osobę odpowiedzialną za wdrożenie planu; oraz

.4 dla statków odbywających podróże międzynarodowe, być napisany w języku roboczym kapitana i oficerów, a jeżeli język roboczy kapitana i oficerów nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

7 Niniejsze prawidło powinno się stosować również do gazowców tylko wtedy, gdy system załadunkowy i system kontroli ładunku umożliwiają bezpieczne zatrzymywanie na statku niemetanowych lotnych związków organicznych lub ich bezpieczne zdawanie na ląd.[2]

Prawidło 16
Spalanie na statku

1 Z wyjątkiem postanowień ustępu 4 spalanie na statku może być dopuszczone tylko w spalarkach okrętowych.

2 Na statku powinno być zakazane spalanie następujących substancji:

.1 pozostałości ładunków objętych postanowieniami Załącznika I, II i III i związanych z nimi zanieczyszczonych opakowań;

.2 polichlorowaych bifenylów (PCBs);

.3 odpadów, zdefiniowanych przez Załącznik V niniejszej Konwencji, zawierających więcej niż śladowe ilości metali ciężkich;

.4 produktów rafinacji ropy naftowej zawierających związki chlorowcowe;

.5 szlamu ściekowego i szlamu olejowego, które nie powstały na statku; oraz

.6 pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych.

---

[1] Odniesienie do MEPC.185(59), Wytyczne dla tworzenia Planów postępowania z lotnymi związkami organicznymi. Patrz również MEPC.1/Circ. 680, Informacje techniczne dotyczące systemów i obsługi dla ułatwienia tworzenia Planów postępowania z lotnymi związkami organicznymi; oraz MEPC.1/Circ.719, Informacje techniczne dotyczące systemów kontroli ciśnienia oparów dla ułatwienia tworzenia i aktualizacji Planów postępowania z lotnymi związkami organicznymi.

[2] Odniesienie do MSC.30(61), Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem.

3 Spalanie na statku polichlorku winylu (PVC_S) powinno być zakazane z wyjątkiem spalania w spalarce okrętowej posiadających *Świadectwa uznania typu*[1] zgodne z wymaganiami Organizacji.

4 Spalanie na statku szlamu ściekowego i szlamu olejowego, pochodzącego z normalnej pracy statku, może się także odbywać w siłowni głównej albo pomocniczej lub w kotłach, lecz w tych przypadkach nie powinno się to odbywać wewnątrz portów, przystani i w ujściach rzek.

5 Prawidło to w żaden sposób:

.1 nie powoduje naruszenia postanowień i innych wymagań *Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez zatapianie odpadów i innych substancji z 1972* r. z poprawkami i Protokółu 1996 z nią związanego, ani

.2 nie stoi na przeszkodzie rozwojowi, instalowaniu i eksploatacji alternatywnie skonstruowanych okrętowych urządzeń do obróbki cieplnej odpadów, które spełniałyby lub przewyższały wymagania niniejszego prawidła.

6.1 Z wyjątkiem ustaleń w podpunkcie 6.2 niniejszego ustępu, każda spalarka na statku zbudowanym 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie lub spalarka zainstalowana na statku 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie powinna spełniać wymagania zawarte w Uzupełnieniu IV do niniejszego Załącznika. Każda spalarka, o której mowa w niniejszym podpunkcie, powinna być uznana przez Administrację, biorąc pod uwagę standardowe wymagania techniczne dla spalarek okrętowych opracowane przez Organizację[2].

6.2 Administracja może zezwolić na odstąpienie od zastosowania wymagania określonego w podpunkcie 6.1, w stosunku do każdej spalarki zamontowanej na statku przed 19 maja 2005 r., pod warunkiem że statek jest zatrudniony wyłącznie w podróżach po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić.

7 Spalarki zainstalowane zgodnie z wymaganiami określonymi w ustępie 6.1 niniejszego prawidła powinny posiadać instrukcję obsługi opracowaną przez producenta, która musi pozostawać przy urządzeniu i powinna określać, w jaki sposób eksploatować spalarkę w granicach parametrów określonych w ustępie 2 Uzupełnienia IV do niniejszego Załącznika.

8 Personel odpowiedzialny za obsługę spalarki zainstalowanej zgodnie z wymaganiami określonymi w ustępie 6.1 niniejszego prawidła powinien być przeszkolony do wdrażania wskazówek zawartych w dostarczonej przez wytwórcę instrukcji obsługi spalarki, zgodnie z wymaganiem ustępu 7 niniejszego prawidła.

---

[1] *Świadectwo uznania typu* wydane zgodnie z wymaganiami rezolucji MEPC.59(33) lub MEPC.76(40), z poprawkami wprowadzonymi w rezolucji MEPC.93(45) oraz MEPC.244(66).

[2] Patrz: rezolucja MEPC 76(40), z poprawkami wprowadzonymi w rezolucji MEPC.93(45): Standardowe wymagania techniczne dla spalarek okrętowych oraz MEPC.244(66).

9 Dla spalarek zainstalowanych zgodnie z wymaganiami określonymi w ustępie 6.1 niniejszego prawidła, podczas pracy urządzenia wymagana jest ciągła kontrola temperatury wylotowej gazu z komory spalania. Jeżeli spalarka jest spalarką z zasilaniem ciągłym, odpady nie powinny być wprowadzane do niej, gdy temperatura wylotowa gazu z komory spalania wynosi poniżej 850 °C. W przypadku spalarki okrętowej ładowanej partiami, urządzenie powinno być skonstruowane w taki sposób, aby temperatura wylotowa z komory spalania osiągała 600 °C w ciągu pięciu minut po uruchomieniu i stabilizowała się następnie przy temperaturze nie niższej niż 850 °C.

Prawidło 17
Urządzenia odbiorcze

1 Każda Strona podejmuje się zapewnić urządzenia wystarczalne do zaspokojenia:
.1 potrzeb statków korzystających z jego portów, w których są przeprowadzane naprawy, na urządzenia do odbioru substancji zubożających warstwę ozonową i wyposażenie zawierające takie substancje, gdy będą one usuwane ze statków;
.2 potrzeb statków korzystających z jego portów, przystani lub portów, w których są przeprowadzane naprawy, na urządzenia do odbioru pozostałości z oczyszczania spalin z systemu oczyszczania spalin,
bez powodowania nadmiernego opóźnienia statków, i
.3 potrzeb, w przypadku złomowania statku, na odbiór substancji zubożających warstwę ozonową i wyposażenia zawierającego takie substancje, gdy będą one usuwane ze statków.

1' Małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) mogą spełniać wymagania ustępu 1 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne gdy, z powodu wyjątkowej sytuacji tych Państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację. Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym skonsultuje z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej Konwencji:
.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;
.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;
.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

2 Jeżeli dany port lub terminal Strony jest, biorąc pod uwagę wytyczne, które muszą być opracowane przez Organizację[1], położony daleko od, lub brak jest w nim infrastruktury przemysłowej niezbędnej do zarządzania i przetwarzania tych substancji, o których mowa w ustępie 1 niniejszego prawidła, a zatem nie może przyjmować tych substancji, wówczas Strona powinna poinformować Organizację o takim porcie lub terminalu, tak aby informacje te mogły być przekazywane wszystkim Stronom i państwom członkowskim Organizacji dla ich informacji i wszelkich właściwych działań. Każda Strona, która dostarczyła Organizacji takich informacji, powinna powiadomić Organizację również o swoich portach i przystaniach, w których dostępne są urządzenia odbiorcze umożliwiające zarządzanie i przetwarzanie takich substancji.

3 Każda Strona powinna powiadomić Organizację w celu przekazania jej członkom informacji o wszystkich przypadkach, gdy urządzenia wymagane przez niniejsze prawidło są niedostępne lub uważane za niewystarczające.

Prawidło 18
Dostępność i jakość paliwa olejowego

Dostępność paliwa olejowego

1 Każda Strona powinna przedsięwziąć wszelkie możliwe kroki w celu promowania dostępności paliw olejowych, spełniających wymagania niniejszego Załącznika i poinformowania Organizacji o dostępności, spełniających wymagania, paliw olejowych w swoich portach i przystaniach.

2.1 Jeżeli jedna ze Stron odkryje, że statek nie spełnia wymagań norm dla paliw olejowych spełniających wymagania określone w niniejszym Załączniku, właściwy organ Strony może wymagać, aby załoga statku:

.1 przedstawiła zestawienie działań podjętych w celu próby spełnienia zgodności; oraz

.2 udowodniła, że próbowano zakupić paliwo olejowe spełniające wymagania, biorąc pod uwagę plan jego podróży, a jeżeli nie zostało to wykonane jak planowano, żeby zlokalizować alternatywne źródła paliwa olejowego spełniającego wymagania oraz, że mimo najlepszych chęci, aby uzyskać olej napędowy spełniający wymagania, nie był możliwy jego zakup.

2.2 Nie należy wymagać od statku, aby zbaczał z określonej trasy podróży lub w nieuzasadniony sposób ją opóźniał w celu osiągnięcia zgodności.

2.3 Jeśli statek dostarcza informacji określonych w podpunkcie 2.1 niniejszego ustępu, Strona powinna wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności sprawy

[1] Powołanie się na rezolucję MEPC.199(62): Wytyczne dla portowych urządzeń odbiorczych zgodne z Załącznikiem VI Konwencji MARPOL.

i przedstawione dowody w celu ustalenia możliwości podjęcia odpowiednich działań, w tym niepodejmowania środków kontroli.

2.4 Statek powinien powiadomić swoją Administrację oraz właściwy organ danego portu – miejsca przeznaczenia, gdy nie może zakupić paliwa olejowego spełniającego wymagania.

2.5 Strona powinna powiadomić Organizację, gdy statek przedstawi dowody niedostępności paliwa olejowego spełniającego wymagania.

Jakość paliwa olejowego

3 Paliwo olejowe przeznaczone do spalania, dostarczane i używane na statkach, do których ma zastosowanie niniejszy Załącznik, powinno spełniać następujące wymagania:

.1 z wyjątkiem postanowień w podpunkcie 3.2:

.1.1 paliwo olejowe powinno być mieszaniną węglowodorów uzyskaną z rafinacji ropy naftowej. Nie wyklucza to stosowania małych ilości dodatków, których celem jest poprawienie niektórych parametrów paliwa;

.1.2 paliwo olejowe nie powinno zawierać żadnego kwasu nieorganicznego; oraz

.1.3 paliwo olejowe nie powinno zawierać żadnej dodatkowej substancji lub odpadów chemicznych, które:

.1.3.1 zagrażają bezpieczeństwu statku lub oddziałują niekorzystnie na pracę siłowni, lub

.1.3.2 są szkodliwe dla załogi, lub

.1.3.3 ogólnie przyczyniają się do dodatkowego zanieczyszczenia powietrza.

.2 paliwo olejowe przeznaczone do spalania uzyskane metodami innymi niż rafinacja ropy naftowej nie powinno:

.2.1 przekraczać mających zastosowanie limitów zawartości siarki, określonych w prawidle 14 niniejszego Załącznika;

.2.2 powodować przekroczenia przez silnik granicznych wartości emisji NO_X, określonych w ustępach 3, 4, 5.1.1 i 7.4 prawidła 13;

.2.3 zawierać kwasu nieorganicznego; lub

.2.3.1 zagrażać bezpieczeństwu statku lub oddziaływać niekorzystnie na pracę mechanizmów, lub

.2.3.2 być szkodliwe dla załogi, lub

.2.3.3 ogólnie przyczyniać się do dodatkowego zanieczyszczenia powietrza.

4 Niniejsze prawidło nie ma zastosowania do węgla w jego stałej postaci lub paliw jądrowych. Ustępy 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 i 9.4 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do paliw gazowych, takich jak płynny gaz ropopochodny (ang. – Liquified Petroleum Gas), sprężony gaz ziemny (ang. – Compressed Natural Gas) lub skroplony gaz ziemny (ang. – Liquefied Natu-

ral Gas). Zawartość siarki w paliwach gazowych dostarczanych na statek specjalnie do celów spalania na tym statku powinna być udokumentowana przez dostawcę.

5 Dla każdego statku, którego dotyczą postanowienia prawideł 5 i 6 niniejszego Załącznika, szczegóły dotyczące paliwa olejowego dla celów spalania, dostarczanego i używanego na statku, powinny być odnotowane w dokumencie dostawy paliwa, który powinien zawierać co najmniej informacje podane w Uzupełnieniu V do niniejszego Załącznika.

6 Dokument dostawy paliwa powinien znajdować się na statku w miejscu, gdzie będzie łatwo dostępny do inspekcji we wszystkich uzasadnionych przypadkach. Dokument ten należy przechowywać na statku przez okres 3 lat po dostarczeniu paliwa na statek.

7.1 Właściwy organ rządowy Strony może sprawdzić dokumenty dostawy paliwa na każdym statku, do którego odnosi się niniejszy Załącznik, podczas postoju statku w porcie lub przystani, może wykonać kopię z każdego dokumentu dostawy oraz może wymagać od kapitana lub osoby pełniącej jego obowiązki potwierdzenia autentyczności każdej kopii takiego dokumentu dostawy paliwa. Właściwy organ może ponadto zweryfikować zawartość każdego dokumentu poprzez konsultacje z portem, w którym dokument został wydany.

7.2 Sprawdzenie dokumentów dostawy paliwa i odbiór przez właściwy urząd potwierdzonej kopii, zgodnie z niniejszym ustępem, powinno odbyć się możliwie szybko, nie powodując nadmiernego opóźnienia statku.

8.1 Dokument dostawy paliwa powinien być przechowywany na statku wraz z reprezentatywną próbką dostarczonego paliwa, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.[1] Po zakończeniu operacji przyjmowania paliwa próbka powinna być zapieczętowana i podpisana przez przedstawiciela dostawcy i kapitana lub oficera odpowiedzialnego za operację przyjmowania paliwa i powinna być przechowywana na statku, dopóki paliwo nie zostanie prawie całkowicie zużyte, lecz w żadnym przypadku nie krócej niż przez okres 12 miesięcy od daty dostawy paliwa.

8.2 Jeżeli Administracja będzie wymagała przeanalizowania reprezentacyjnej próbki paliwa, powinno to być dokonane zgodnie z procedurą sprawdzania określoną w Uzupełnieniu VI dla ustalenia, że paliwo olejowe spełnia wymagania niniejszego prawidła.

9 Strony podejmują się zapewnić, że właściwe władze przez nie wyznaczone będą:

.1 prowadzić wykaz lokalnych dostawców paliwa;

[1] Patrz: MEPC.182(59), Wytyczne dla pobierania próbek paliwa w celu uzyskania zgodności, ze zmienionym Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL 73/78.

.2 wymagać od lokalnych dostawców dostarczenia dokumentu dostawy paliwa i jego próbki zgodnie z wymogami niniejszego prawidła, którymi dostawca paliwa olejowego poświadcza, że paliwo olejowe spełnia wymagania prawidła 14 i 18 niniejszego Załącznika;

.3 wymagać, aby lokalni dostawcy przechowywali kopię dokumentu dostawy paliwa przez okres nie krótszy niż 3 lata dla celów kontroli i weryfikacji przez Państwo portu, gdy zajdzie taka konieczność;

.4 podejmować odpowiednie działania przeciw dostawcom paliwa, jeżeli stwierdzono, że dostarczają paliwo niespełniające wymogów zapisanych w dokumencie dostawy paliwa;

.5 informować Administrację o każdym statku otrzymującym paliwo niespełniające wymagań prawideł 14 i 18 niniejszego Załącznika; oraz

.6 informować Organizację w celu przekazania Stronom i państwom członkowskim Organizacji wszystkich przypadków, w których dostawcy paliwa nie spełnili wymagań wymienionych w prawidłach 14 lub 18 niniejszego Załącznika.

10 W związku z inspekcjami Państwa portu przeprowadzanymi przez Strony, Strony te podejmują się ponadto:

.1 informować Strony lub państwa, które nie są Stronami, pod których jurysdykcją został wydany dokument dostawy paliwa, o przypadkach dostawy nieodpowiedniego paliwa, podając wszystkie odnośne informacje; oraz

.2 zapewnić, że zostało podjęte odpowiednie działanie w celu doprowadzenia paliwa wykrytego jako niespełniającego wymagań do ich spełnienia.

11 Na każdym statku o pojemności brutto 400 i większej pływającym na regularnych liniach, z częstymi i stałymi zawinięciami do portów, Administracja może, po zgłoszeniu się i konsultacji z poszkodowanym Państwem, podjąć decyzję o tym, aby zgodność z ustępem 6 niniejszego prawidła mogła być udokumentowana w inny sposób, dający podobne zapewnienie zgodności z prawidłem 14 i 18 niniejszego Załącznika.

ROZDZIAŁ 4

Wymagania w zakresie efektywności energetycznej statków

Prawidło 19
Zastosowanie

1 Niniejszy rozdział dotyczy statków o pojemności brutto 400 lub większej.

2 Wymagania niniejszego rozdziału nie dotyczą:

.1 statków odbywających wyłącznie podróże krajowe po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić. Jednakże, każda Strona powinna zapewnić, poprzez zastosowanie odpowiednich środków, że statki takie będą budowane i eksploatowane w sposób zgodny z wymaganiami rozdziału 4 niniejszego Załącznika w maksymalnym stopniu, jak jest to technicznie uzasadnione i możliwe do wykonania;

.2 statków bez napędu mechanicznego i platform, łącznie z FPSO, FSU i platformami wiertniczymi, niezależnie od ich napędu.

3 Prawidła 20 i 21 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do statków posiadających niekonwencjonalny napęd, z tym, że prawidła 20 i 21 mają zastosowanie do statków pasażerskich wycieczkowych posiadających niekonwencjonalny napęd oraz do zbiornikowców LNG z napędem konwencjonalnym i niekonwencjonalnym, przekazanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w prawidle 2, punkt 43. Prawidła 20 i 21 nie mają zastosowania do statków mających zdolność łamania lodu.

4 Niezależnie od postanowień punktu 1 niniejszego prawidła, Administracja może odstąpić od wymogu spełnienia wymagań prawidła 20 i prawidła 21 przez statki o pojemności brutto 400 lub większej.

5 Postanowienia ustępu 4 niniejszego prawidła nie dotyczą statków o pojemności brutto 400 lub większej:

.1 na budowę których kontrakt podpisany został w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie; lub

.2 w przypadku braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który znajdował się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie; lub

.3 który został przekazany do eksploatacji 1 lipca 2019 r. lub po tej dacie; lub

.4 w przypadku znacznej przebudowy statku nowego lub istniejącego, określonej w prawidle 2.24 niniejszego Załącznika, w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie, do której ma zastosowanie prawidło 5.4.2 i prawidło 5.4.3 rozdziału 2 niniejszego Załącznika.

6 Administracja państwa Strony niniejszej Konwencji, która zezwala na zastosowanie punktu 4 lub zawiesza, unieważnia czy odmawia zastosowania punktu 4 w stosunku do statku upoważnionego do podnoszenia bandery tego

państwa powinna niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Organizację w celu przekazania szczegółów tej decyzji państwom Stronom niniejszego Protokołu dla ich informacji.

Prawidło 20
Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (Osiągnięty EEDI)

1 Osiągnięty EEDI należy obliczać dla:
.1 każdego statku nowego;
.2 każdego statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie; oraz
.3 każdego statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo budowany, który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.25 do 2.35, 2.38 i 2.39 niniejszego Załącznika. Osiągnięty EEDI powinien być indywidualnie określany dla każdego statku i wskazywać szacunkowe osiągi statku pod względem efektywności energetycznej, a jej uzupełnieniem powinna być kartoteka techniczna EEDI zawierająca informacje niezbędne do obliczenia osiągniętego EEDI oraz przedstawiająca tok obliczeń. Osiągnięty EEDI powinien zostać zweryfikowany w oparciu o kartotekę techniczną EEDI albo przez Administrację, albo przez należycie przez nią upoważnioną organizację[1].

2 Wartość osiągniętego EEDI należy obliczać zgodnie z wytycznymi[2] opracowanymi przez Organizację.

Prawidło 21
Wymagany Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej EEDI (Wymagany EEDI)

1 Dla każdego:
.1 statku nowego;
.2 statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie; oraz
.3 statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo budowany, który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.25 do 2.31, 2.33 do 2.35, 2.38 i 2.39 i do którego ma zastosowanie niniejszy rozdział, osiągnięty EEDI powinien być określany w następujący sposób:

$$\textit{Osiągnięty EEDI} \leq \textit{Wymagany EEDI} = (1 - X/100) \times \textit{wartość linii odniesienia}$$

[1] Patrz *Kodeks organizacji uznanych* (*Kodeks RO*) przyjęty przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego rezolucją MEPC.238(65).

[2] Wytyczne obliczania wskaźnika projektowego efektywności energetycznej dla statków nowych.

gdzie *X* oznacza współczynnik redukcji, określony w Tabeli 1 dla wymaganego EEDI względem linii odniesienia EEDI.

2 Dla każdego statku nowego i istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje statek jako statek nowo zbudowany, należy obliczyć wartość osiągniętego EEDI, który powinien spełniać wymaganie punktu 21.1 z mającym zastosowanie współczynnikiem redukcji odpowiednim dla typu statku i wielkości przebudowanego statku w dniu podpisania kontraktu na przeprowadzenie przebudowy lub w przypadku braku kontraktu – w dniu rozpoczęcia przebudowy.

Tabela 1

Procentowe współczynniki redukcji EEDI względem linii odniesienia EEDI

Typ statku	Wielkość statku	Etap 0 01.01.2013 – 31.12.2014	Etap 1 01.01.2015 – 31.12.2019	Etap 2 01.01.2020 – 31.12.2024	Etap 3 01.01.2025 i po tej dacie
1	2	3	4	5	6
Masowiec	20 000 DWT i więcej	0	10	20	30
	10 000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Gazowiec	10 000 DWT i więcej	0	10	20	30
	2000 ÷ 10 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Zbiornikowiec	20 000 DWT i więcej	0	10	20	30
	4000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Kontenerowiec	15 000 DWT i więcej	0	10	20	30
	10 000 ÷ 15 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Drobnicowiec	15 000 DWT i więcej	0	10	15	30
	3000 ÷ 15 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 15*	0 ÷ 30*
Chłodniowiec	5 000 DWT i więcej	0	10	15	30
	3 000 ÷ 5 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 15*	0 ÷ 30*
Statek kombinowany	20 000 DWT i więcej	0	10	20	30
	4000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 10*	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Zbiornikowiec LNG***	10 000 DWT i więcej	nie dotyczy	10**	20	30
Statek towarowy ro-ro (do przewozu pojazdów)***	10 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	15	30

Konwencja MARPOL

1	2	3	4	5	6
Statek towarowy ro-ro***	2 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	1 000 ÷2 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Statek pasażerski ro-ro***	1 000 DWT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	250 ÷ 1 000 DWT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*
Statek pasażerski wycieczkowy*** z napędem niekonwencjonalnym	85 000 GT i więcej	nie dotyczy	5**	20	30
	25 000 ÷ 85 000 GT	nie dotyczy	0 ÷ 5***	0 ÷ 20*	0 ÷ 30*

* Współczynnik redukcyjny można interpolować liniowo między dwoma wartościami w zależności od wielkości statku. Dla mniejszych statków należy przyjmować niższe wartości współczynnika redukcyjnego.

** Etap 1 rozpoczyna się dla tych statków dnia 1 września 2015 r.

*** Współczynnik redukcyjny ma zastosowanie do statków przekazanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w prawidle 2 punkt 43.

UWAGA: „nie dotyczy" oznacza, że nie stosuje się wymaganego EEDI.

3 Wartości linii odniesienia należy obliczać w następujący sposób:

$$Wartości\ linii\ odniesienia = a \times b^{-c}$$

gdzie a, b i c są parametrami określonymi w Tabeli 2.

Tabela 2

Parametry do wyznaczenia wartości linii odniesienia dla różnych typów statków

Typ statku określony w prawidle 2		a	b	c
2.25	Masowiec	961,79	DWT statku	0,477
2.26	Gazowiec	1120,00	DWT statku	0,456
2.27	Zbiornikowiec	1218,80	DWT statku	0,488
2.28	Kontenerowiec	174,22	DWT statku	0,201
2.29	Drobnicowiec	107,48	DWT statku	0,216
2.30	Chłodniowiec	227,01	DWT statku	0,244
2.31	Statek kombinowany	1219,00	DWT statku	0,488
2.33	Statek towarowy ro-ro (do przewozu pojazdów)	$(DWT/GT)^{-0,7} \cdot 780,36$ jeżeli $DWT/GT < 0,3$ 1812,63 jeżeli $DWT/GT \geq 0,3$	DWT statku	0,471
2.34	Statek towarowy ro-ro	1405,15	DWT statku	0,498
2.35	Statek pasażerski ro-ro	752,16	DWT statku	0,381
2.38	Zbiornikowiec LNG	2253,7	DWT statku	0,474
2.39	Statek pasażerski wycieczkowy z napędem niekonwencjonalnym	170,84	GT statku	0,214

4 Jeżeli statek, z uwagi na jego konstrukcję, będzie można zakwalifikować do więcej niż jednego wyżej zdefiniowanego typu, należy przyjąć najbardziej rygorystyczną (najniższą) wartość wymaganego EEDI.

5 Na każdym statku, którego dotyczy niniejsze prawidło, zainstalowana moc napędu nie powinna być mniejsza od mocy napędu niezbędnej do utrzymania zdolności manewrowej statku w niekorzystnych warunkach, określonych w wytycznych opracowanych przez Organizację.

6 W początkowym okresie Etapu 1 i w połowie Etapu 2 Organizacja zrewiduje stan rozwoju technologicznego i, jeśli okaże się to koniecznym, dokona zmian tych okresów, parametrów linii odniesienia EEDI dla odpowiednich typów statków i współczynników redukcji, określonych w niniejszym prawidle.

Prawidło 22
Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP)

1 Na każdym statku powinien znajdować się opracowany dla tego statku Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP). Może on stanowić część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

2 SEEMP należy opracować biorąc pod uwagę wytyczne przyjęte przez Organizację.

Prawidło 23
Promocja współpracy technicznej i transferu technologii związanych z poprawą efektywności energetycznej statków

1 Administracje wspólnie z Organizacją i innymi organizacjami międzynarodowymi będą promować i zapewnią, odpowiednio, wsparcie bezpośrednie lub poprzez Organizację Państwom, zwłaszcza Państwom rozwijającym się, które zwrócą się o pomoc techniczną.

2 Administracja Państwa Strony powinna aktywnie współpracować z innymi Państwami, zgodnie z krajowym prawem, przepisami i polityką, w promocji rozwoju i transferu technologii i wymiany informacji z Państwami, które zwrócą się o pomoc techniczną, zwłaszcza Państwami rozwijającym się, w zakresie wdrożenia środków mających na celu spełnienie wymagań rozdziału 4 niniejszego Załącznika, szczególnie punktów od 19.4 do 19.6.

ROZDZIAŁ 5

Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika

Prawidło 24

Zastosowanie

Strony stosują przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym załączniku.

Prawidło 25

Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona będzie podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji jest odpowiedzialny za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

3 Każda Strona ma obowiązek ułatwiać przeprowadzanie audytu oraz wdrożyć program działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.*

4 Audyt państw członkowskich będzie przeprowadzany:

.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*; oraz;

.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację*.

* Patrz: Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich IMO przyjęte przez Organizację rezolucją A.1067(28).

Załącznik VI – Uzupełnienie I

UZUPEŁNIENIE I

Wzór *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (IAPP)* (Prawidło 8)

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA

Wydane na podstawie postanowień Protokołu 1997, zmienionego rezolucją MEPC.176 (58), jako zmiany do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, 1973, zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku (zwanej dalej Konwencją) z upoważnienia Rządu:

.....

(Pełna nazwa państwa)

przez .....

(Pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku[1]:

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO[2] .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

[1] Zamiennie, dane statku mogą być umieszczone poziomo w tabelach.

[2] Zgodnie z Systemem identyfikacyjnym numerów statków IMO, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1078(28).

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 5 z Załącznika VI do Konwencji; oraz

2 Przegląd wykazał, że wyposażenie, instalacje, armatura, urządzenia i materiały w pełni spełniają mające do nich zastosowanie wymagania Załącznika VI do Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane ..... (dd/mm/rrrr)

Niniejsze Świadectwo jest ważne do .....[1], pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z prawidłem 5 z Załącznika VI do Konwencji.

Wydano w .....
(Miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr): ....
(Data wydania) *(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego Świadectwo)*

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu władzy)

[1] Wpisać datę ważności określoną przez Administrację zgodnie z wymaganiami prawidła 9.1 Załącznika VI do Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odnoszący się do daty rocznicowej, zdefiniowanej w prawidle 2.3 Załącznika VI do Konwencji, chyba że zmienia się zgodnie z prawidłem 9.8 Załącznika VI do Konwencji.

Załącznik VI – Uzupełnienie I

POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I POŚREDNICH

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego w prawidle 5 z Załącznika VI do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia tego Załącznika:

Przegląd roczny:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data (dd/mm/rrrr): .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni:[1]

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: (dd/mm/rrrr) .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Przegląd roczny/pośredni:[1]

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Przegląd roczny:

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

PRZEGLĄD ROCZNY/POŚREDNI ZGODNIE Z PRAWIDŁEM 9.8.3

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu rocznego / pośredniego[1] przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 9.8.3 z Załącznika VI do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia tego Załącznika.

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.3

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Załącznika i zgodnie z prawidłem 9.3 z Załącznika VI do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik VI – Uzupełnienie I

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA, GDY PRZEPROWADZONO PRZEGLĄD ODNOWIENIOWY I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.4

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Załącznika i zgodnie z prawidłem 9.4 z Załącznika VI do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr.....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA W CELU DOPŁYNIĘCIA DO PORTU, GDZIE ZOSTANIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD LUB NA OKRES ZWŁOKI, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.5 LUB 9.6

Zgodnie z prawidłem 9.5 lub 9.6[1] z Załącznika VI do Konwencji niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do: (dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

[1] Niepotrzebne skreślić.

Konwencja MARPOL

POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.8

Zgodnie z prawidłem 9.8 z Załącznika VI do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na: dd/mm/rrrr.....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Zgodnie z prawidłem 9.8 z Załącznika VI do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na: dd/mm/rrrr.....

Podpis: .....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejscowość: .....

Data: dd/mm/rrrr .....

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Załącznik VI – Uzupełnienie I

ZAŁĄCZNIK DO MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA (ŚWIADECTWO IAPP)

OPIS KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA

UWAGI:

1 Niniejszy opis powinien być stale załączony do Świadectwa IAPP. Świadectwo powinno być zawsze dostępne na statku.
2 Opis powinien być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język państwa, które go wydało, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.
3 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie" lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".
4 Jeżeli nie określono inaczej, to przywołane w niniejszym opisie prawidła odnoszą się do Załącznika VI do Konwencji, a przywołane rezolucje lub okólniki odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1 Dane statku:

1.1 Nazwa statku .....

1.2 Numer IMO .....

1.3 Długość (*L*)[1] w metrach .....

2 Kontrola emisji ze statków

2.1 Substancje zubożające warstwę ozonową (prawidło 12)

2.1.1 Następujące instalacje gaśnicze, inne instalacje i wyposażenie zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, inne niż wodoro-chlorofluorowęglowodory, zainstalowane przed 19 maja 2005 roku mogą być dalej eksploatowane:

Instalacja/Wyposażenie	Umiejscowienie na statku	Substancja

[1] Wypełnić tylko w odniesieniu do statków budowanych w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie, które zostały specjalnie zaprojektowane i będą wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych, do których zgodnie z prawidłem 13.5.2.1 oraz 13.5.2.3 limit emisji NO_X, podany w prawidle 13.5.1.1, nie ma zastosowania.

Konwencja MARPOL

2.1.2 Następujące instalacje zawierające wodoro-chlorofluorowęglowodory (HCFCs) zainstalowane przed 1 stycznia 2020 roku mogą być dalej eksploatowane:

Instalacja/Wyposażenie	Umiejscowienie na statku	Substancja

2.2 Tlenki azotu (NO_X) (prawidło 13)

2.2.1 Następujące silniki wysokoprężne zainstalowane na statku spełniają mające zastosowanie limity określone w prawidle 13, zgodnie z *Kodeksem technicznym NO_X – 2008:*

		Silnik Nr 1	Silnik Nr 2	Silnik Nr 3	Silnik Nr 4	Silnik Nr 5	Silnik Nr 6
Wytwórca i model							
Numer fabryczny							
Zastosowanie							
Moc na wale (kW)							
Prędkość znamionowa (1/min)							
Data zainstalowania							
Data znacznej przebudowy (dd/mm/rrrr)	Zgodnie z praw. 13.2.2						
	Zgodnie z praw. 13.2.3						
Zwolniony zgodnie z prawidłem 13.1.1.2							
Poziom I prawidło 13.3		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Poziom II prawidło 13.4		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Poziom II prawidło 13.2.2 lub 13.5.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Poziom III prawidło 13.5.1.1		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Istnieje uznana metoda		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Uznana Metoda nie jest dostępna na rynku		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zainstalowano uznaną metodę		☐	☐	☐	☐	☐	☐

Załącznik VI – Uzupełnienie I

2.3 Tlenki siarki (SO_X) i zanieczyszczenia stałe (prawidło 14)

2.3.1 Podczas eksploatacji poza obszarem kontroli emisji, wymienionym w prawidle 14.3, na statku stosuje się:

.1 paliwo olejowe o zawartości siarki wykazanej w dokumentach dostawy paliwa, nieprzekraczającej limitowanej wartości:

- 4.50% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2012 r. lub po tej dacie), lub ..... ☐
- 3.50% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie.), lub ..... ☐
- 0.50% m/m, i/lub ..... ☐

.2 wymienione w 2.6 równoważne urządzenie, uznane zgodnie z wymaganiami prawidła 4.1, które redukuje emisję SO_X co najmniej tak skutecznie, jak przy używaniu paliwa olejowego o zawartości siarki nieprzekraczającej limitowanej wartości:

- 4.50% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2012 r. lub po tej dacie), lub ..... ☐
- 3.50% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie), lub ..... ☐
- 0.50% m/m, i/lub..... ☐

2.3.2 Podczas eksploatacji w obszarze kontroli emisji, wymienionym w prawidle 14.3, na statku stosuje się:

.1 paliwo olejowe o zawartości siarki wykazanej w dokumentach dostawy paliwa, nieprzekraczającej limitowanej wartości:

- 1.00% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2015 r. lub po tej dacie); lub ..... ☐
- 0.10% m/m, oraz/lub ..... ☐

.2 wymienione w 2.6 równoważne urządzenie, uznane zgodnie z wymaganiami prawidła 4.1, które redukuje emisję SO_X co najmniej tak skutecznie, jak przy używaniu paliwa olejowego o zawartości siarki nieprzekraczającej limitowanej wartości:

- 1.00% m/m (nie obowiązuje w dniu 1 stycznia 2015 r. lub po tej dacie); lub ..... ☐
- 0.10% m/m, oraz/lub ..... ☐

2.4 Lotne związki organiczne (VOC) (prawidło 15)

2.4.1 Zbiornikowiec posiada instalację gromadzenia oparów zainstalowaną i uznaną zgodnie z cyrkularzem MSC/Circ.585 ..... ☐

Konwencja MARPOL

2.4.2 Zbiornikowiec do przewozu surowej ropy naftowej (produktowiec) posiada zatwierdzony Plan postępowania z lotnymi związkami organicznymi ..... ☐

2.4.2.2 Numer zatwierdzenia Planu postępowania z lotnymi związkami organicznymi ..... ☐

2.5 Spalanie na statku:

Statek posiada spalarkę:

.1 zainstalowaną w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, zgodną z Rezolucją MEPC.76(40) ze zmianami..... ☐

.2 zainstalowaną przed 1 stycznia 2000 r. zgodną z:

.2.1 rezolucją MEPC.59(33) ..... ☐

.2.2 rezolucją MEPC.76(40) ..... ☐

2.6 Równoważniki (prawidło 4)

Dopuszcza się zastosowanie na statku następującego osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury albo innych procedur, alternatywnych paliw olejowych czy metod osiągnięcia zgodności, które będą stosowane zamiast wymaganych w niniejszym Załączniku:

Instalacja/ Wyposażenie	Użyty równoważnik	Numer zatwierdzenia

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że ten opis jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydano w .....

(Miejsce wydania opisu)

(dd/mm/rrrr): ....

(Data wydania) *(Podpis osoby upoważnionej)*

(Pieczęć lub stempel urzędu wydającego)

Załącznik VI – Uzupełnienie II

UZUPEŁNIENIE II

Cykle prób i współczynniki wagowe (Prawidło 13)

W celu sprawdzenia zgodności okrętowych silników wysokoprężnych z obowiązującymi limitami emisji NO_X według prawidła 13 niniejszego Załącznika, następujące cykle prób i współczynniki wagowe powinny być użyte, stosując procedury próby i metody obliczenia określone w *Kodeksie technicznym NO_X – 2008*.

.1 W przypadku silników okrętowych pracujących ze stałą prędkością obrotową, przeznaczonych do napędu głównego, włącznie z silnikami napędu spalinowo-elektrycznego, należy stosować cykl prób E2.

.2 W przypadku układów ze śrubą nastawną należy stosować cykl prób E2.

.3 W przypadku silników głównych i pomocniczych pracujących według krzywej śrubowej należy zastosować cykl prób E3.

.4 W przypadku silników pomocniczych pracujących ze stałą prędkością obrotową należy stosować cykl prób D2.

.5 W przypadku silników pomocniczych pracujących ze zmienną prędkością obrotową i obciążeniem, których nie wymieniono wyżej, należy stosować cykl prób C1.

Cykl próby dla silnika *napędu głównego pracującego ze stałą prędkością obrotową* (włącznie z napędem spalinowo-elektrycznym lub układami ze śrubą nastawną)

Cykl prób E2	Prędkość	100%	100%	100%	100%
	Moc	100%	75%	50%	25%
	Współczynnik wagowy	0,2	0,5	0,15	0,15

Cykl prób dla silnika *napędu głównego* oraz silnika *napędu pomocniczego, pracujących według krzywej śrubowej*

Cykl prób E3	Prędkość	100%	91%	80%	63%
	Moc	100%	75%	50%	25%
	Współczynnik wagowy	0,2	0,5	0,15	0,15

Cykl prób dla *silnika pomocniczego pracującego ze stałą prędkością obrotową*

Cykl prób D2	Prędkość	100%	100%	100%	100%	100%
	Moc	100%	75%	50%	25%	10%
	Współczynnik wagowy	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Konwencja MARPOL

Cykl prób dla *silnika pomocniczego pracującego ze zmienną prędkością obrotową i zmiennym obciążeniem*

Cykl prób C1	Prędkość	Znamionowa				Pośrednia			Bieg jałowy
	Moment	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Współczynnik wagowy	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

W przypadku silnika, który będzie certyfikowany zgodnie z podpunktem 5.1.1 prawidła 13, charakterystyczna emisja w każdym indywidualnym punkcie trybu nie powinna przekraczać mającej zastosowanie wartości dopuszczalnej emisji NO_X o więcej niż 50% z następującymi wyjątkami:

.1 10% punktu trybu w cyklu próby D2.

.2 10% punktu trybu w cyklu próby C1.

.3 W punkcie trybu jałowego w cyklu próby C1.

Załącznik VI – Uzupełnienie III

UZUPEŁNIENIE III

Kryteria i procedury wyznaczania obszarów kontroli emisji (Prawidło 13.6 i 14.3)

1 Cele

1.1 Celem niniejszego uzupełnienia jest dostarczenie Stronom kryteriów i procedur do opracowania i przedłożenia propozycji wyznaczania obszarów kontroli emisji oraz do określenia czynników, które muszą być rozpatrywane podczas oceny tych propozycji przez Organizację.

1.2 Emisje NO_X, SO_X i zanieczyszczeń stałych ze statków uprawiających żeglugę morską przyczyniają się do wzrostu stężenia zanieczyszczeń powietrza w miastach i obszarach przybrzeżnych na całym świecie. Niekorzystny wpływ na publiczne zdrowie i środowisko, związany z zanieczyszczeniami powietrza, obejmuje przedwczesną śmiertelność, choroby krążenia, raka płuc, przewlekłe schorzenia dróg oddechowych, zakwaszanie i eutrofizację.

1.3 Organizacja powinna rozważyć przyjęcie obszaru kontroli emisji, jeżeli podyktowane jest to wyraźną potrzebą zapobiegania, zmniejszania i kontroli emisji NO_X lub SO_X lub zanieczyszczeń stałych albo wszystkich trzech rodzajów emisji (zwanych dalej emisjami) ze statków.

2 Proces wyznaczania obszarów kontroli emisji

2.1 Propozycja wyznaczania obszaru kontroli emisji NO_X lub SO_X lub zanieczyszczeń stałych albo wszystkich trzech rodzajów emisji może zostać złożona tylko przez Strony. Gdy dwie lub więcej Stron jest wspólnie zainteresowanych konkretnym obszarem, powinny one opracować uzgodnioną propozycję.

2.2 Propozycja wyznaczenia konkretnego obszaru kontroli emisji powinna być przedłożona Organizacji zgodnie z przepisami i procedurami ustanowionymi przez Organizację.

3 Kryteria dla ustalania obszarów kontroli emisji

3.1 Propozycja powinna zawierać:

.1 wyraźnie wyznaczony proponowany zasięg obszaru wraz z odpowiednią mapą, na której ten obszar jest zaznaczony;

.2 typ lub typy emisji, które są proponowane do kontroli (tzn. NO_X lub SO_X lub zanieczyszczenia stałe albo wszystkie trzy rodzaje emisji);

.3 opis populacji ludzkich i obszarów środowiskowych narażonych na ryzyko oddziaływania emisji ze statków;

.4 oszacowanie, z którego wynika, że emisje ze statków eksploatowanych na proponowanym obszarze stosowania kontroli emisji przyczyniają się do wyższego miejscowego zanieczyszczenia powietrza lub do niekorzystnych oddziaływań środowiskowych. Oszacowanie takie powinno zawierać opis oddziaływań emisji na ludzkie zdrowie oraz na środowisko, takich jak niekorzystny wpływ na ekosystemy lądowe i wodne, obszary

produkcji naturalnej, szczególnie wrażliwe środowiska naturalne, jakość wody, zdrowie ludzkie oraz na obszary ważne ze względów kulturalnych i naukowych, jeśli takie występują na proponowanym obszarze. Należy też podać źródła powyższych informacji, łącznie z opisem zastosowanej metodologii;

.5 istotne informacje dotyczące warunków meteorologicznych na proponowanym obszarze stosowania kontroli emisji dla populacji ludzkich i obszarów środowiskowych narażonych na ryzyko, a w szczególności charakterystyki przeważających wiatrów lub warunków topograficznych, geologicznych, oceanograficznych, morfologicznych i innych, mogących prowadzić do zwiększenia miejscowego zanieczyszczenia powietrza lub niekorzystnych wpływów środowiskowych;

.6 rodzaj żeglugi na proponowanym obszarze kontroli emisji, włączając charakter i natężenie ruchu statków;

.7 opis sposobów kontroli podjętych przez wnioskującą Stronę lub Strony ze wskazaniem lądowych źródeł emisji NO_X, SO_X i zanieczyszczeń stałych, mających wpływ na populacje ludzkie i obszary środowiskowe narażone na ryzyko, działających zbieżnie ze środkami, które będą przyjęte w myśl postanowień prawidła 13 i 14 Załącznika VI niniejszej Konwencji; oraz

.8 koszty związane ze zmniejszaniem emisji ze statków w porównaniu z kosztami ponoszonymi przy zmniejszeniu zanieczyszczeń pochodzących z lądu oraz czynników ekonomicznych wpływających na transport morski związany z handlem międzynarodowym.

3.2 Geograficzne granice obszaru kontroli emisji będą wyznaczone w oparciu o odpowiednie kryteria podane wyżej, włączając emisje i osady ze statków eksploatowanych na proponowanym obszarze, charakter i natężenie ich ruchu oraz warunki pogodowe.

4 Procedury oceny i uchwalania obszarów kontroli emisji przez Organizację

4.1 Organizacja powinna rozpatrzyć każdą propozycję przedłożoną przez Stronę lub Strony.

4.2 Przy ocenie propozycji Organizacja powinna wziąć pod uwagę kryteria, które powinny być zawarte w każdej propozycji zgłaszanej do przyjęcia, tak jak podano w części 3 powyżej.

4.2 Obszar kontroli emisji powinien być wyznaczony jako poprawka do niniejszego Załącznika, rozpatrzona, uchwalona i wprowadzona w życie zgodnie z artykułem 16 niniejszej Konwencji.

5 Funkcjonowanie obszarów kontroli emisji

5.1 Organizacja zachęca Strony eksploatujące statki na wyznaczonym obszarze do przekazywania swoich uwag i zastrzeżeń odnoszących się do żeglugi na tym obszarze.

Załącznik VI – Uzupełnienie IV

UZUPEŁNIENIE IV

Uznanie typu i graniczne parametry pracy spalarek okrętowych (Prawidło 16)

1 Spalarki okrętowe opisane w Prawidle 16.6.1 powinny posiadać zgodne z wymaganiami Organizacji Świadectwo uznania typu dla każdej spalarki. W celu uzyskania takiego świadectwa spalarka powinna być zaprojektowana i zbudowana zgodnie z normami technicznymi opisanymi w Prawidle 16.6.1. Administracja jest odpowiedzialna za to, aby poddać każdy model spalarki określonemu programowi próby typu w wytwórni lub na uznanym stanowisku próbnym przy użyciu określonej, poniżej znormalizowanej, mieszaniny paliwa/odpadów w celu określenia, czy działa ona w granicach podanych w ustępie 2 niniejszego uzupełnienia:

Szlam olejowy składający się z:	75% szlamu z paliwa ciężkiego; 5% odpadowego oleju smarowego; oraz 20% wody zemulgowanej
Odpady stałe składające się z:	50% odpadów żywnościowych; 50% odpadów zawierających: około 30% papieru, około 40% kartonu, około 10% szmat, około 20% tworzyw sztucznych. Mieszanka może mieć do 50% wilgotności oraz 7% niepalnych ciał stałych.

2 Spalarki opisane w prawidle 16.6.1 powinny pracować w niżej podanych granicach:

Zawartość O_2 w komorze spalania:	6-12%
Maksymalna zawartość CO w spalinach:	200 mg/MJ
Maksymalna zawartość sadzy średnio:	3 w skali Bacharacha lub 1 w skali Ringelmana (20% zaczernienia). (Wyższa zawartość sadzy jest dopuszczalna tylko podczas bardzo krótkich procesów, takich jak rozruch).
Niespalone składniki w popiołach:	maksimum 10% wagowo
Zakres temperatury spalin na wylocie z komory spalania:	850–1200 °C

UZUPEŁNIENIE V

Informacje, które powinny być zawarte w dokumencie dostawy paliwa **(Prawidło 18.5)**

Nazwa i numer IMO przyjmującego statku

Port

Data rozpoczęcia dostawy

Nazwa, adres i numer telefonu dostawcy paliwa okrętowego

Nazwa(y) produktu

Ilość (tony metryczne)

Gęstość w 15°C (kg/m^3)[1]

Zawartość siarki (% m/m)[2]

Podpisana i poświadczona przez reprezentanta dostawcy paliwa deklaracja stwierdzająca, że dostarczone paliwo jest zgodne z prawidłem 14.1 lub 14.4 i prawidłem 18.3 niniejszego Załącznika.

[1] Paliwo powinno być sprawdzone zgodnie z normą ISO 3675:1998 lub ISO 12185:1996.

[2] Paliwo powinno być sprawdzone zgodnie z normą ISO 8754:2003.

UZUPEŁNIENIE VI

Procedura sprawdzenia próbek paliwa olejowego dla celów Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Prawidło 18.8.2)

Należy zastosować następującą procedurę w celu ustalenia, czy paliwo olejowe dostarczane i używane na statku jest zgodne z limitami zawartości siarki wymaganymi prawidłem 14 Załącznika VI.

1 Wymagania ogólne

1.1 Reprezentatywna próbka paliwa olejowego, która jest wymagana w ustępie 8.1 prawidła 18 (próbka „MARPOL"), powinna być użyta do sprawdzenia zawartości siarki w paliwie olejowym dostarczonym na statek.

1.2 Procedurę sprawdzenia powinien zarządzić właściwy organ Administracji.

1.3 W celu przeprowadzenia badań, laboratoria odpowiedzialne za procedurę sprawdzenia, określoną w niniejszym Załączniku, powinny być w pełni akredytowane[1].

2 Pierwszy etap procedury sprawdzania

2.1 Próbkę MARPOL powinien dostarczyć do laboratorium kompetentny organ władzy.

2.2 Laboratorium powinno:

.1 zapisać w rejestrze badań szczegóły numeru plomby i etykiety na próbce;

.2 potwierdzić, że stan pieczęci na próbce MARPOL wskazuje, że nie została ona złamana; oraz

.3 odrzucić jakiekolwiek próbki MARPOL ze złamaną pieczęcią.

2.3 Jeżeli plomba próbki MARPOL nie została złamana, laboratorium powinno przystąpić do procedury sprawdzenia oraz powinno:

.1 sprawdzić, czy próbka MARPOL jest całkowicie jednorodna;

.2 pobrać dwie podpróbki z próbki MARPOL, oraz

.3 ponownie zaplombować próbkę MARPOL i zapisać nowe szczegóły ponownego plombowania w rejestrze badań.

2.4 Dwie podpróbki należy zbadać w kolejności zgodnej z metodą badań określoną w Uzupełnieniu V. Dla celów tej procedury sprawdzenia wyniki analizy badań należy określić jako „A" i „B":

.1 Jeżeli wyniki „A" i „B" mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, to należy uznać je za ważne.

.2 Jeżeli wyniki „A" i „B" nie mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, obydwa wyniki należy odrzucić, a laboratorium

[1] Akredytacja jest zgodna z wymaganiami normy ISO 17025 lub równoważnej normy.

powinno pobrać dwie nowe podpróbki i poddać analizie. Po pobraniu nowych podpróbek pojemnik z próbką należy ponownie zaplombować zgodnie z ustępem 2.3.3 powyżej.

2.5 Jeżeli wyniki badań „A" i „B" są ważne, należy obliczyć średnią z tych dwóch wyników, co dalej daje wynik określony jako „X":

.1 Jeżeli wynik "X" jest równy lub przypada poniżej obowiązujących wartości granicznych wymaganych w Załączniku VI, paliwo olejowe należy uznać za spełniające wymagania.

.2 Jeżeli wynik "X" jest większy od obowiązujących wartości granicznych wymaganych w Załączniku VI, należy przeprowadzić drugi etap procedury sprawdzania; jednakże, jeżeli wynik "X" jest większy od wartości granicznych specyfikacji o 0,59*R* (gdzie *R* oznacza odtwarzalność metody badań), paliwo olejowe należy uznać za niezgodne z wymogami i dalsze badania nie są potrzebne.

3 Drugi etap procedury sprawdzania

3.1 Jeżeli, zgodnie z ustępem 2.5.2 powyżej, niezbędny jest drugi etap procedury sprawdzania, właściwy organ przesyła próbki MARPOL do drugiego akredytowanego laboratorium.

3.2 Po otrzymaniu próbki MARPOL laboratorium powinno:

.1 zapisać w rejestrze badań szczegóły numeru plomby zastosowanej zgodnie z 2.3.3 i etykiety na próbce;

.2 pobrać dwie podpróbki z próbki MARPOL, oraz

.3 ponownie zaplombować próbkę MARPOL i zapisać nowe szczegóły ponownego plombowania w rejestrze badań.

3.3 Dwie podpróbki należy zbadać w kolejności zgodnej z metodą badań określoną w Uzupełnieniu V. Dla celów tej procedury sprawdzenia, wyniki analizy badań należy określić jako „C" i „D":

.1 Jeżeli wyniki „C" i „D" mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, to należy uznać je za ważne.

.2 Jeżeli wyniki „C" i „D" nie mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, obydwa wyniki należy odrzucić, a laboratorium powinno pobrać dwie nowe podpróbki i poddać analizie. Po pobraniu nowych podpróbek pojemnik z próbką należy ponownie zaplombować zgodnie z ustępem 3.2.3 powyżej.

3.4 Jeżeli wyniki badań „C" i „D" są ważne, a wyniki „A", „B", „C" i „D" mieszą się w granicach odtwarzalności (*R*) metody badania, to laboratorium powinno uśrednić wyniki, co daje wynik określony jako „Y":

.1 Jeżeli wynik "Y" jest równy lub przypada poniżej obowiązujących wartości granicznych wymaganych w Załączniku VI, paliwo olejowe należy uznać za spełniające wymagania.

Załącznik VI – Uzupełnienie VI

.2 Jeżeli wynik "Y" jest większy od obowiązujących wartości granicznych wymaganych w Załączniku VI, wówczas paliwa olejowego nie można uznać za spełniającego wymagania Załącznika VI.

3.5 Jeżeli wyniki badań „A", „B", „C" i „D" nie mieszą się w granicach odtwarzalności (*R*) metody badania, to Administracja może unieważnić wszystkie wyniki badań i według własnego uznania powtórzyć cały proces badania.

3.6 Wyniki uzyskane dzięki zastosowaniu procedury sprawdzania są ostateczne.

UZUPEŁNIENIE VII

Północnoamerykański obszar kontroli emisji (Prawidło 13.6 i Prawidło 14.3)

1 Granice obszarów kontroli emisji, określonych przez prawidła 13.6 i 14.3, z wyjątkiem Morza Bałtyckiego i Morza Północnego, przedstawione są w niniejszym uzupełnieniu.

2 Północnoamerykański obszar zawiera:

.1 obszar morza położony u wybrzeży Pacyfiku Stanów Zjednoczonych i Kanady, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	32° 32′ 10″ N	117° 06′ 11″ W
2	32° 32′ 04″ N	117° 07′ 29″ W
3	32° 31′ 39″ N	117° 14′ 20″ W
4	32° 33′ 13″ N	117° 15′ 50″ W
5	32° 34′ 21″ N	117° 22′ 01″ W
6	32° 35′ 23″ N	117° 27′ 53″ W
7	32° 37′ 38″ N	117° 49′ 34″ W
8	31° 07′ 59″ N	118° 36′ 21″ W
9	30° 33′ 25″ N	121° 47′ 29″ W
10	31° 46′ 11″ N	123° 17′ 22″ W
11	32° 21′ 58″ N	123° 50′ 44″ W
12	32° 56′ 39″ N	124° 11′ 47″ W
13	33° 40′ 12″ N	124° 27′ 15″ W
14	34° 31′ 28″ N	125° 16′ 52″ W
15	35° 14′ 38″ N	125° 43′ 23″ W
16	35° 43′ 60″ N	126° 18′ 53″ W
17	36° 16′ 25″ N	126° 45′ 30″ W
18	37° 01′ 35″ N	127° 07′ 18″ W
19	37° 45′ 39″ N	127° 38′ 02″ W
20	38° 25′ 08″ N	127° 52′ 60″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
21	39° 25′ 05″ N	128° 31′ 23″ W
22	40° 18′ 47″ N	128° 45′ 46″ W
23	41° 13′ 39″ N	128° 40′ 22″ W
24	42° 12′ 49″ N	129° 00′ 38″ W
25	42° 47′ 34″ N	129° 05′ 42″ W
26	43° 26′ 22″ N	129° 01′ 26″ W
27	44° 24′ 43″ N	128° 41′ 23″ W
28	45° 30′ 43″ N	128° 40′ 02″ W
29	46° 11′ 01″ N	128° 49′ 01″ W
30	46° 33′ 55″ N	129° 04′ 29″ W
31	47° 39′ 55″ N	131° 15′ 41″ W
32	48° 32′ 32″ N	132° 41′ 00″ W
33	48° 57′ 47″ N	133° 14′ 47″ W
34	49° 22′ 39″ N	134° 15′ 51″ W
35	50° 01′ 52″ N	135° 19′ 01″ W
36	51° 03′ 18″ N	136° 45′ 45″ W
37	51° 54′ 04″ N	137° 41′ 54″ W
38	52° 45′ 12″ N	138° 20′ 14″ W
39	53° 29′ 20″ N	138° 40′ 36″ W
40	53° 40′ 39″ N	138° 48′ 53″ W
41	54° 13′ 45″ N	139° 32′ 38″ W
42	54° 39′ 25″ N	139° 56′ 19″ W
43	55° 20′ 18″ N	140° 55′ 45″ W
44	56° 07′ 12″ N	141° 36′ 18″ W
45	56° 28′ 32″ N	142° 17′ 19″ W
46	56° 37′ 19″ N	142° 48′ 57″ W
47	58° 51′ 04″ N	153° 15′ 03″ W

Konwencja MARPOL

.2 obszar morza położonego u wybrzeży Atlantyku Stanów Zjednoczonych, Kanady, Francji (Saint-Pierre-et-Miquelon) oraz wybrzeży Zatoki Meksykańskiej Stanów Zjednoczonych, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	60° 00′ 00″ N	64° 09′ 36″ W
2	60° 00′ 00″ N	56° 43′ 00″ W
3	58° 54′ 01″ N	55° 38′ 05″ W
4	57° 50′ 52″ N	55° 03′ 47″ W
5	57° 35′ 13″ N	54° 00′ 59″ W
6	57° 14′ 20″ N	53° 07′ 58″ W
7	56° 48′ 09″ N	52° 23′ 29″ W
8	56° 18′ 13″ N	51° 49′ 42″ W
9	54° 23′ 21″ N	50° 17′ 44″ W
10	53° 44′ 54″ N	50° 07′ 17″ W
11	53° 04′ 59″ N	50° 10′ 05″ W
12	52° 20′ 06″ N	49° 57′ 09″ W
13	51° 34′ 20″ N	48° 52′ 45″ W
14	50° 40′ 15″ N	48° 16′ 04″ W
15	50° 02′ 28″ N	48° 07′ 03″ W
16	49° 24′ 03″ N	48° 09′ 35″ W
17	48° 39′ 22″ N	47° 55′ 17″ W
18	47° 24′ 25″ N	47° 46′ 56″ W
19	46° 35′ 12″ N	48° 00′ 54″ W
20	45° 19′ 45″ N	48° 43′ 28″ W
21	44° 43′ 38″ N	49° 16′ 50″ W
22	44° 16′ 38″ N	49° 51′ 23″ W
23	43° 53′ 15″ N	50° 34′ 01″ W
24	43° 36′ 06″ N	51° 20′ 41″ W
25	43° 23′ 59″ N	52° 17′ 22″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
26	43° 19′ 50″ N	53° 20′ 13″ W
27	43° 21′ 14″ N	54° 09′ 20″ W
28	43° 29′ 41″ N	55° 07′ 41″ W
29	42° 40′ 12″ N	55° 31′ 44″ W
30	41° 58′ 19″ N	56° 09′ 34″ W
31	41° 20′ 21″ N	57° 05′ 13″ W
32	40° 55′ 34″ N	58° 02′ 55″ W
33	40° 41′ 38″ N	59° 05′ 18″ W
34	40° 38′ 33″ N	60° 12′ 20″ W
35	40° 45′ 46″ N	61° 14′ 03″ W
36	41° 04′ 52″ N	62° 17′ 49″ W
37	40° 36′ 55″ N	63° 10′ 49″ W
38	40° 17′ 32″ N	64° 08′ 37″ W
39	40° 07′ 46″ N	64° 59′ 31″ W
40	40° 05′ 44″ N	65° 53′ 07″ W
41	39° 58′ 05″ N	65° 59′ 51″ W
42	39° 28′ 24″ N	66° 21′ 14″ W
43	39° 01′ 54″ N	66° 48′ 33″ W
44	38° 39′ 16″ N	67° 20′ 59″ W
45	38° 19′ 20″ N	68° 02′ 01″ W
46	38° 05′ 29″ N	68° 46′ 55″ W
47	37° 58′ 14″ N	69° 34′ 07″ W
48	37° 57′ 47″ N	70° 24′ 09″ W
49	37° 52′ 46″ N	70° 37′ 50″ W
50	37° 18′ 37″ N	71° 08′ 33″ W
51	36° 32′ 25″ N	71° 33′ 59″ W
52	35° 34′ 58″ N	71° 26′ 02″ W
53	34° 33′ 10″ N	71° 37′ 04″ W

Konwencja MARPOL

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
54	33° 54′ 49″ N	71° 52′ 35″ W
55	33° 19′ 23″ N	72° 17′ 12″ W
56	32° 45′ 31″ N	72° 54′ 05″ W
57	31° 55′ 13″ N	74° 12′ 02″ W
58	31° 27′ 14″ N	75° 15′ 20″ W
59	31° 03′ 16″ N	75° 51′ 18″ W
60	30° 45′ 42″ N	76° 31′ 38″ W
61	30° 12′ 48″ N	77° 18′ 29″ W
62	29° 25′ 17″ N	76° 56′ 42″ W
63	28° 36′ 59″ N	76° 47′ 60″ W
64	28° 17′ 13″ N	76° 40′ 10″ W
65	28° 17′ 12″ N	79° 11′ 23″ W
66	27° 52′ 56″ N	79° 28′ 35″ W
67	27° 26′ 01″ N	79° 31′ 38″ W
68	27° 16′ 13″ N	79° 34′ 18″ W
69	27° 11′ 54″ N	79° 34′ 56″ W
70	27° 05′ 59″ N	79° 35′ 19″ W
71	27° 00′ 28″ N	79° 35′ 17″ W
72	26° 55′ 16″ N	79° 34′ 39″ W
73	26° 53′ 58″ N	79° 34′ 27″ W
74	26° 45′ 46″ N	79° 32′ 41″ W
75	26° 44′ 30″ N	79° 32′ 23″ W
76	26° 43′ 40″ N	79° 32′ 20″ W
77	26° 41′ 12″ N	79° 32′ 01″ W
78	26° 38′ 13″ N	79° 31′ 32″ W
79	26° 36′ 30″ N	79° 31′ 06″ W
80	26° 35′ 21″ N	79° 30′ 50″ W
81	26° 34′ 51″ N	79° 30′ 46″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
82	26° 34′ 11″ N	79° 30′ 38″ W
83	26° 31′ 12″ N	79° 30′ 15″ W
84	26° 29′ 05″ N	79° 29′ 53″ W
85	26° 25′ 31″ N	79° 29′ 58″ W
86	26° 23′ 29″ N	79° 29′ 55″ W
87	26° 23′ 21″ N	79° 29′ 54″ W
88	26° 18′ 57″ N	79° 31′ 55″ W
89	26° 15′ 26″ N	79° 33′ 17″ W
90	26° 15′ 13″ N	79° 33′ 23″ W
91	26° 08′ 09″ N	79° 35′ 53″ W
92	26° 07′ 47″ N	79° 36′ 09″ W
93	26° 06′ 59″ N	79° 36′ 35″ W
94	26° 02′ 52″ N	79° 38′ 22″ W
95	25° 59′ 30″ N	79° 40′ 03″ W
96	25° 59′ 16″ N	79° 40′ 08″ W
97	25° 57′ 48″ N	79° 40′ 38″ W
98	25° 56′ 18″ N	79° 41′ 06″ W
99	25° 54′ 04″ N	79° 41′ 38″ W
100	25° 53′ 24″ N	79° 41′ 46″ W
101	25° 51′ 54″ N	79° 41′ 59″ W
102	25° 49′ 33″ N	79° 42′ 16″ W
103	25° 48′ 24″ N	79° 42′ 23″ W
104	25° 48′ 20″ N	79° 42′ 24″ W
105	25° 46′ 26″ N	79° 42′ 44″ W
106	25° 46′ 16″ N	79° 42′ 45″ W
107	25° 43′ 40″ N	79° 42′ 59″ W
108	25° 42′ 31″ N	79° 42′ 48″ W
109	25° 40′ 37″ N	79° 42′ 27″ W

Konwencja MARPOL

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
110	25° 37′ 24″ N	79° 42′ 27″ W
111	25° 37′ 08″ N	79° 42′ 27″ W
112	25° 31′ 03″ N	79° 42′ 12″ W
113	25° 27′ 59″ N	79° 42′ 11″ W
114	25° 24′ 04″ N	79° 42′ 12″ W
115	25° 22′ 21″ N	79° 42′ 20″ W
116	25° 21′ 29″ N	79° 42′ 08″ W
117	25° 16′ 52″ N	79° 41′ 24″ W
118	25° 15′ 57″ N	79° 41′ 31″ W
119	25° 10′ 39″ N	79° 41′ 31″ W
120	25° 09′ 51″ N	79° 41′ 36″ W
121	25° 09′ 03″ N	79° 41′ 45″ W
122	25° 03′ 55″ N	79° 42′ 29″ W
123	25° 02′ 60″ N	79° 42′ 56″ W
124	25° 00′ 30″ N	79° 44′ 05″ W
125	24° 59′ 03″ N	79° 44′ 48″ W
126	24° 55′ 28″ N	79° 45′ 57″ W
127	24° 44′ 18″ N	79° 49′ 24″ W
128	24° 43′ 04″ N	79° 49′ 38″ W
129	24° 42′ 36″ N	79° 50′ 50″ W
130	24° 41′ 47″ N	79° 52′ 57″ W
131	24° 38′ 32″ N	79° 59′ 58″ W
132	24° 36′ 27″ N	80° 03′ 51″ W
133	24° 33′ 18″ N	80° 12′ 43″ W
134	24° 33′ 05″ N	80° 13′ 21″ W
135	24° 32′ 13″ N	80° 15′ 16″ W
136	24° 31′ 27″ N	80° 16′ 55″ W
137	24° 30′ 57″ N	80° 17′ 47″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
138	24° 30′ 14″ N	80° 19′ 21″ W
139	24° 30′ 06″ N	80° 19′ 44″ W
140	24° 29′ 38″ N	80° 21′ 05″ W
141	24° 28′ 18″ N	80° 24′ 35″ W
142	24° 28′ 06″ N	80° 25′ 10″ W
143	24° 27′ 23″ N	80° 27′ 20″ W
144	24° 26′ 30″ N	80° 29′ 30″ W
145	24° 25′ 07″ N	80° 32′ 22″ W
146	24° 23′ 30″ N	80° 36′ 09″ W
147	24° 22′ 33″ N	80° 38′ 56″ W
148	24° 22′ 07″ N	80° 39′ 51″ W
149	24° 19′ 31″ N	80° 45′ 21″ W
150	24° 19′ 16″ N	80° 45′ 47″ W
151	24° 18′ 38″ N	80° 46′ 49″ W
152	24° 18′ 35″ N	80° 46′ 54″ W
153	24° 09′ 51″ N	80° 59′ 47″ W
154	24° 09′ 48″ N	80° 59′ 51″ W
155	24° 08′ 58″ N	81° 01′ 07″ W
156	24° 08′ 30″ N	81° 01′ 51″ W
157	24° 08′ 26″ N	81° 01′ 57″ W
158	24° 07′ 28″ N	81° 03′ 06″ W
159	24° 02′ 20″ N	81° 09′ 05″ W
160	23° 59′ 60″ N	81° 11′ 16″ W
161	23° 55′ 32″ N	81° 12′ 55″ W
162	23° 53′ 52″ N	81° 19′ 43″ W
163	23° 50′ 52″ N	81° 29′ 59″ W
164	23° 50′ 02″ N	81° 39′ 59″ W
165	23° 49′ 05″ N	81° 49′ 59″ W

Konwencja MARPOL

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
166	23° 49′ 05″ N	82° 00′ 11″ W
167	23° 49′ 42″ N	82° 09′ 59″ W
168	23° 51′ 14″ N	82° 24′ 59″ W
169	23° 51′ 14″ N	82° 39′ 59″ W
170	23° 49′ 42″ N	82° 48′ 53″ W
171	23° 49′ 32″ N	82° 51′ 11″ W
172	23° 49′ 24″ N	82° 59′ 59″ W
173	23° 49′ 52″ N	83° 14′ 59″ W
174	23° 51′ 22″ N	83° 25′ 49″ W
175	23° 52′ 27″ N	83° 33′ 01″ W
176	23° 54′ 04″ N	83° 41′ 35″ W
177	23° 55′ 47″ N	83° 48′ 11″ W
178	23° 58′ 38″ N	83° 59′ 59″ W
179	24° 09′ 37″ N	84° 29′ 27″ W
180	24° 13′ 20″ N	84° 38′ 39″ W
181	24° 16′ 41″ N	84° 46′ 07″ W
182	24° 23′ 30″ N	84° 59′ 59″ W
183	24° 26′ 37″ N	85° 06′ 19″ W
184	24° 38′ 57″ N	85° 31′ 54″ W
185	24° 44′ 17″ N	85° 43′ 11″ W
186	24° 53′ 57″ N	85° 59′ 59″ W
187	25° 10′ 44″ N	86° 30′ 07″ W
188	25° 43′ 15″ N	86° 21′ 14″ W
189	26° 13′ 13″ N	86° 06′ 45″ W
190	26° 27′ 22″ N	86° 13′ 15″ W
191	26° 33′ 46″ N	86° 37′ 07″ W
192	26° 01′ 24″ N	87° 29′ 35″ W
193	25° 42′ 25″ N	88° 33′ 00″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
194	25° 46′ 54″ N	90° 29′ 41″ W
195	25° 44′ 39″ N	90° 47′ 05″ W
196	25° 51′ 43″ N	91° 52′ 50″ W
197	26° 17′ 44″ N	93° 03′ 59″ W
198	25° 59′ 55″ N	93° 33′ 52″ W
199	26° 00′ 32″ N	95° 39′ 27″ W
200	26° 00′ 33″ N	96° 48′ 30″ W
201	25° 58′ 32″ N	96° 55′ 28″ W
202	25° 58′ 15″ N	96° 58′ 41″ W
203	25° 57′ 58″ N	97° 01′ 54″ W
204	25° 57′ 41″ N	97° 05′ 08″ W
205	25° 57′ 24″ N	97° 08′ 21″ W
206	25° 57′ 24″ N	97° 08′ 47″ W

.3 obszar morza położonego u wybrzeży Wysp Hawajskich: Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'a, Lāna'i oraz Kaho'olawe, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	22° 32′ 54″ N	153° 00′ 33″ W
2	23° 06′ 05″ N	153° 28′ 36″ W
3	23° 32′ 11″ N	154° 02′ 12″ W
4	23° 51′ 47″ N	154° 36′ 48″ W
5	24° 21′ 49″ N	155° 51′ 13″ W
6	24° 41′ 47″ N	156° 27′ 27″ W
7	24° 57′ 33″ N	157° 22′ 17″ W
8	25° 13′ 41″ N	157° 54′ 13″ W
9	25° 25′ 31″ N	158° 30′ 36″ W
10	25° 31′ 19″ N	159° 09′ 47″ W
11	25° 30′ 31″ N	159° 54′ 21″ W

Konwencja MARPOL

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
12	25° 21′ 53″ N	160° 39′ 53″ W
13	25° 00′ 06″ N	161° 38′ 33″ W
14	24° 40′ 49″ N	162° 13′ 13″ W
15	24° 15′ 53″ N	162° 43′ 08″ W
16	23° 40′ 50″ N	163° 13′ 00″ W
17	23° 03′ 20″ N	163° 32′ 58″ W
18	22° 20′ 09″ N	163° 44′ 41″ W
19	21° 36′ 45″ N	163° 46′ 03″ W
20	20° 55′ 26″ N	163° 37′ 44″ W
21	20° 13′ 34″ N	163° 19′ 13″ W
22	19° 39′ 03″ N	162° 53′ 48″ W
23	19° 09′ 43″ N	162° 20′ 35″ W
24	18° 39′ 16″ N	161° 19′ 14″ W
25	18° 30′ 31″ N	160° 38′ 30″ W
26	18° 29′ 31″ N	159° 56′ 17″ W
27	18° 10′ 41″ N	159° 14′ 08″ W
28	17° 31′ 17″ N	158° 56′ 55″ W
29	16° 54′ 06″ N	158° 30′ 29″ W
30	16° 25′ 49″ N	157° 59′ 25″ W
31	15° 59′ 57″ N	157° 17′ 35″ W
32	15° 40′ 37″ N	156° 21′ 06″ W
33	15° 37′ 36″ N	155° 22′ 16″ W
34	15° 43′ 46″ N	154° 46′ 37″ W
35	15° 55′ 32″ N	154° 13′ 05″ W
36	16° 46′ 27″ N	152° 49′ 11″ W
37	17° 33′ 42″ N	152° 00′ 32″ W
38	18° 30′ 16″ N	151° 30′ 24″ W
39	19° 02′ 47″ N	151° 22′ 17″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
40	19° 34′ 46″ N	151° 19′ 47″ W
41	20° 07′ 42″ N	151° 22′ 58″ W
42	20° 38′ 43″ N	151° 31′ 36″ W
43	21° 29′ 09″ N	151° 59′ 50″ W
44	22° 06′ 58″ N	152° 31′ 25″ W
45	22° 32′ 54″ N	153° 00′ 33″ W

3 Obszar Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych zawiera:

.1 obszar morza położonego u wybrzeży Atlantyku i Karaibów Puerto Rico i Wysp Dziewiczych Stanów Zjednoczonych, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	17° 18′ 37″ N	67° 32′ 14″ W
2	19° 11′ 14″ N	67° 26′ 45″ W
3	19° 30′ 28″ N	65° 16′ 48″ W
4	19° 12′ 25″ N	65° 6′ 8″ W
5	18° 45′ 13″ N	65° 0′ 22″ W
6	18° 41′ 14″ N	64° 59′ 33″ W
7	18° 29′ 22″ N	64° 53′ 51″ W
8	18° 27′ 35″ N	64° 53′ 22″ W
9	18° 25′ 21″ N	64° 52′ 39″ W
10	18° 24′ 30″ N	64° 52′ 19″ W
11	18° 23′ 51″ N	64° 51′ 50″ W
12	18° 23′ 42″ N	64° 51′ 23″ W
13	18° 23′ 36″ N	64° 50′ 17″ W
14	18° 23′ 48″ N	64° 49′ 41″ W
15	18° 24′ 11″ N	64° 49′ 0″ W
16	18° 24′ 28″ N	64° 47′ 57″ W
17	18° 24′ 18″ N	64° 47′ 1″ W
18	18° 23′ 13″ N	64° 46′ 37″ W

Konwencja MARPOL

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
19	18° 22′ 37″ N	64° 45′ 20″ W
20	18° 22′ 39″ N	64° 44′ 42″ W
21	18° 22′ 42″ N	64° 44′ 36″ W
22	18° 22′ 37″ N	64° 44′ 24″ W
23	18° 22′ 39″ N	64° 43′ 42″ W
24	18° 22′ 30″ N	64° 43′ 36″ W
25	18° 22′ 25″ N	64° 42′ 58″ W
26	18° 22′ 26″ N	64° 42′ 28″ W
27	18° 22′ 15″ N	64° 42′ 3″ W
28	18° 22′ 22″ N	64° 38′ 23″ W
29	18° 21′ 57″ N	64° 40′ 60″ W
30	18° 21′ 51″ N	64° 40′ 15″ W
31	18° 21′ 22″ N	64° 38′ 16″ W
32	18° 20′ 39″ N	64° 38′ 33″ W
33	18° 19′ 15″ N	64° 38′ 14″ W
34	18° 19′ 7″ N	64° 38′ 16″ W
35	18° 17′ 23″ N	64° 39′ 38″ W
36	18° 16′ 43″ N	64° 39′ 41″ W
37	18° 11′ 33″ N	64° 38′ 58″ W
38	18° 3′ 2″ N	64° 38′ 3″ W
39	18° 2′ 56″ N	64° 29′ 35″ W
40	18° 2′ 51″ N	64° 27′ 2″ W
41	18° 2′ 30″ N	64° 21′ 8″ W
42	18° 2′ 31″ N	64° 20′ 8″ W
43	18° 2′ 3″ N	64° 15′ 57″ W
44	18° 0′ 12″ N	64° 2′ 29″ W
45	17° 59′ 58″ N	64° 1′ 4″ W
46	17° 58′ 47″ N	63° 57′ 1″ W

Załącznik VI – Uzupełnienie VII

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
47	17° 57′ 51″ N	63° 53′ 54″ W
48	17° 56′ 38″ N	63° 53′ 21″ W
49	17° 39′ 40″ N	63° 54′ 53″ W
50	17° 37′ 8″ N	63° 55′ 10″ W
51	17° 30′ 21″ N	63° 55′ 56″ W
52	17° 11′ 36″ N	63° 57′ 57″ W
53	17° 4′ 60″ N	63° 58′ 41″ W
54	16° 59′ 49″ N	63° 59′ 18″ W
55	17° 18′ 37″ N	67° 32′ 14″ W

Konwencja MARPOL

UZUPEŁNIENIE VIII

Formularz *Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej (IEE)*

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ

Wydane na podstawie postanowień Protokołu 1997, zmienionego rezolucją MEPC.203(62), stanowiącego zmianę do *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, 1973, zmienionej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 roku (zwanej dalej Konwencją) z upoważnienia Rządu:

.....

(Pełna nazwa państwa)

przez .....

(Pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku[1]:

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO[2] .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

[1] Zamiennie, dane statku mogą być umieszczone poziomo w tabelach.

[2] Zgodnie z Systemem identyfikacyjnym numerów statków IMO, przyjętym przez Organizację rezolucją A.600(15).

Załącznik VI – Uzupełnienie VIII

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 5.4 z Załącznika VI do Konwencji; oraz

2 Przegląd wykazał, że statek spełnia mające do niego zastosowanie wymagania prawidła 20, prawidła 21 i prawidła 22.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane ..... (dd/mm/rrrr)

Wydano w .....
(Miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr): ....
(Data wydania) *(Podpis upoważnionego urzędnika wydającego Świadectwo)*

(Pieczęć lub stempel organu władzy)

Konwencja MARPOL

SUPLEMENT DO MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ

OPIS KONSTRUKCJI ZWIĄZANEJ Z EFEKTYWNOŚCIĄ ENERGETYCZNĄ

UWAGI:

1 Niniejszy opis powinien być stale załączony do Świadectwa. Świadectwo powinno być zawsze dostępne na statku.
2 Opis powinien być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język państwa, które go wydało, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.
3 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie" lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".
4 Jeżeli nie określono inaczej, to przywołane w niniejszym opisie prawidła odnoszą się do Załącznika VI do Konwencji, a przywołane rezolucje lub okólniki odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1 Dane statku:

1.1 Nazwa statku.....

1.2 Numer IMO .....

1.3 Data kontraktu na budowę .....

1.4 Pojemność brutto.....

1.4 Nośność..... t

1.6 Typ statku[1] .....

2 Układ napędowy

2.1 Napęd spalinowy..... ☐

2.2 Napęd spalinowo-elektryczny..... ☐

2.3 Napęd turbinowy..... ☐

2.4 Napęd hybrydowy..... ☐

2.5 Układ napędowy inny niż wymienione wyżej..... ☐

[1] Wpisać typ statku zgodnie z definicjami podanymi w prawidle 2. Statek kwalifikujący się do więcej niż jednego typu określonego w prawidle 2 należy zaliczyć do tego typu, dla którego jest wymagana najbardziej rygorystyczna wartość EEDI. Jeśli statek nie zalicza się do żadnego typu określonego w prawidle 2, należy wstawić "Statek inny niż którykolwiek z typów statków określonych w prawidle 2".

Załącznik VI – Uzupełnienie VIII

3 Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (EEDI)

3.1 Zgodnie z punktem 20.1 osiągnięta wartość EEDI jest obliczona w oparciu o informacje zawarte w *Kartotece technicznej EEDI*, która zawiera również model obliczeniowy osiągniętej wartości EEDI ..... ☐
Osiągnięta wartość EEDI:..... gram CO_2/tonomila

3.2 Osiągnięta wartość EEDI nie jest obliczana, gdy:

3.2.1 na podstawie prawidła 20.1 statek jest zwolniony jako statek nienowy, zdefiniowany w prawidle 2.23 ..... ☐

3.2.2 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 ..... ☐

3.2.3 Administracja flagi statku odstąpiła od wymagania zawartego w prawidle 20 zgodnie z prawidłem 19.4 ..... ☐

3.2.4 ten typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 20.1 ..... ☐

4 Wymagany wskaźnik EEDI

4.1 Wymagana wartość EEDI:..... gram CO_2/tonomila

4.2 Wymagana wartość EEDI nie dotyczy sytuacji, gdy:

4.2.1 na podstawie prawidła 21.1 statek jest zwolniony jako statek nienowy, zdefiniowany w prawidle 2.23 ..... ☐

4.2.2 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 ..... ☐

4.2.3 Administracja flagi statku odstąpiła od wymagania zawartego w prawidle 21 zgodnie z prawidłem 19.4 ..... ☐

4.2.4 ten typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 20.1..... ☐

4.2.5 pojemność statku jest niższa od minimalnej pojemności określonej w tabeli 1 prawidła 21.2 ..... ☐

5 Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku

5.1 Na statku znajduje się Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) zgodnie z prawidłem 22 ..... ☐

6 Kartoteka techniczna EEDI

6.1 Kartoteka techniczna EEDI jest załączona do Świadectwa zgodnie z prawidłem 20.1 ..... ☐

Konwencja MARPOL

6.2 Numer identyfikacyjny/weryfikacji Kartoteki technicznej EEDI.....

6.3 Data weryfikacji Kartoteki technicznej EEDI .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że opis ten jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydano w .....
(Miejsce wydania opisu)

(dd/mm/rrrr): ....
(Data wydania) *(Podpis osoby upoważnionej)*

(Pieczęć lub stempel urzędu wydającego)

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 16(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)(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.

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.

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."

RESOLUTION MEPC.68(38)
adopted on 10 July 1996

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Amendments to Protocol I)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

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

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),

NOTING ALSO that there is a need for more precise requirements with regard to when to make reports in article II of Protocol I, Provisions concerning Reports of Incidents Involving Harmful Substances, of the 1973 Convention,

HAVING CONSIDERED the amendments to article II of Protocol I of the 1973 Convention, agreed at its thirty-seventh session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b) of the 1973 Convention, amendments to Protocol I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 July 1997, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or 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, 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 1 January 1998 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; and

5. REQUESTS FURTHER 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

TEXT OF AMENDMENTS TO PROTOCOL OF MARPOL 73/78

Existing text of article II(1) shall be replaced by the following:

"(1) The report shall be made when an incident involves:

(a) a discharge above the permitted level or probable discharge of oil or of noxious liquid substances for whatever reason including those for the purpose of securing the safety of the ship or for 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) damage, failure or breakdown of a ship of 15 metres in length or above which:

(i) affects the safety of the ship; including but not limited to collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, and cargo shifting; or

(ii) results to impairment of the safety of navigation; including but not limited to, failure or breakdown of steering gear, propulsion plant, electrical generating system, and essential shipborne navigational aids; or

(d) 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."

RESOLUTION MEPC.115(51)

Adopted on 1 April 2004

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

(Revised Annex IV of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 the revised Annex IV of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the revised Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex IV shall be deemed to have been accepted on 1 February 2005, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties to MARPOL 73/78 or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES Parties to MARPOL 73/78 to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2005 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

REVISED ANNEX IV OF MARPOL 73/78

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Chapter 1 General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 "New ship" means a ship:

.1 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

.2 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:

.1 drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;

.2 drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

.3 drainage from spaces containing living animals; or

.4 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' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E

thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E

6 "International voyage" means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

7 "Person" means member of the crew and passengers.

8 "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Sewage Pollution Prevention Certificate.

Regulation 2

Application

1 The provisions of this Annex shall apply to the following ships engaged in international voyages:

.1 new ships of 400 gross tonnage and above; and

.2 new ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons; and

.3 existing ships of 400 gross tonnage and above, five years after the date of entry into force of this Annex; and

.4 existing ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons, five years after the date of entry into force of this Annex.

2 The Administration shall ensure that existing ships, according to subparagraphs 1.3 and 1.4 of this regulation, the keels of which are laid or which are of a similar stage of construction before 2 October 1983 shall be equipped, as far as practicable, to discharge sewage in accordance with the requirements of regulation 11 of the Annex.

Regulation 3

Exceptions

1 Regulation 11 of this Annex shall not apply to:

.1 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

.2 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.

Chapter 2 Surveys and certification

Regulation 4

Surveys

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be subject to the surveys specified below:

.1 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.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 8.2, 8.5, 8.6 or 8.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

.3 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements 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 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.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys 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.

5 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.

6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

7 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.

8 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.

9 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 5

Issue or Endorsement of Certificate

1 An international Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply five years after the date of entry into force of this Annex.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed 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 or Endorsement 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 to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on 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 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 5 of this Annex.

4 No International Sewage Pollution Prevention Certificate 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 Sewage Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 8

Duration and validity of Certificate

1 An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

2 .1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

---

* Refer to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administrations, adopted by the Organization by resolution A.739(18), and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.789(19).

.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

.3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions 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. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 A Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex shall cease to be valid in either of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 4.1 of this Annex; or

.2 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 compliance with the requirements of regulations 4.7 and 4.8 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Chapter 3 Equipment and control of discharge

Regulation 9

Sewage Systems

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be equipped with one of the following sewage systems:

.1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization*, or

.2 a sewage comminuting and disinfecting system approved by the Administration. Such system shall be fitted with facilities to the satisfaction of the Administration, for the temporary storage of sewage when the ship is less than 3 nautical miles from the nearest land, or

.3 a holding tank of the capacity 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 be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents.

---

* Refer to the Recommendation on international effluent standards and guidelines for performance tests for sewage treatment plants adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.2(VI). For existing ships national specifications are acceptable.

Regulation 10

Standard Discharge Connections

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

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

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

2 For ships in dedicated trades, i.e. passenger ferries, alternatively the ship's discharge pipeline may be fitted with a discharge connection which can be accepted by the Administration, such as quick connection couplings.

Regulation 11

Discharge of Sewage

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 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

.2 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 9.1.1 of this Annex, and

.1 the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate; and

.2 additionally, the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

3 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL 73/78, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex.

Chapter 4 Reception facilities

Regulation 12

Reception facilities

1 The Government of each Party to the Convention, which requires ships operating in waters under its jurisdiction and visiting ships while in its waters to comply with the requirements of regulation 11.1, undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals of the reception of sewage, without causing 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.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

International Sewage Pollution Prevention Certificate

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 , and as amended by resolution MEPC.115(51), (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)

Particulars of ship[1]

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Number of persons which the ship is certified to carry .....

IMO Number[2].....

New/existing ship*

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

---

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

* Delete as appropriate.

- 12 -

THIS IS TO CERTIFY

1 That the ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

*1.1 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 effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI)

*1.2 Description of comminuter:
Type of comminuter .....
Name of manufacturer .....
Standard of sewage after disinfection .....

*1.3 Description of holding tank:
Total capacity of the holding tank .....m^3
Location .....

1.4 A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection

2 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

3 That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, 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 IV of the Convention.

This Certificate is valid until .....[3]
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: .....dd/mm/yyyy
Issued at.....
(Place of issue of Certificate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

3 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

* Delete as appropriate.

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3. applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

This certificate shall, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

RESOLUTION MEPC.117(52)

Adopted on 15 October 2004

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

(Revised Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution, each regulation being subject to separate consideration by the Parties pursuant to article 16(2)(f)(ii) of the 1973 Convention;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006, unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78 contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

CHAPTER 1 - 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 those 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 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

.1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

.2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *Oil fuel* means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

7 *Product carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

9 *Major conversion*:

.1 means a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

.4 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.

.2 Notwithstanding the provisions of this definition:

.1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and

.2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

10 *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' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

11 *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.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

.1 *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 005°36' W;

.2 *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;

.3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;

.4 *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°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);

.5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);

.6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);

.7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and

.8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48° 27' N on the French coast
48° 27' N; 006° 25' W
49° 52' N; 007° 44' W
50° 30' N; 012° W
56° 30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

.9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following co-ordinates:

22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21° 47.40' N; 063° 22.22' E
20° 30.37' N; 062° 52.41' E
19° 45.90' N; 062° 25.97' E
18° 49.92' N; 062° 02.94' E
17° 44.36' N; 061° 05.53' E
16° 43.71' N; 060° 25.62' E
16° 03.90' N; 059° 32.24' E
15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14° 36.93' N; 058° 10.23' E
14° 18.93' N; 057° 27.03' E
14° 11.53' N; 056° 53.75' E
13° 53.80' N; 056° 19.24' E
13° 45.86' N; 055° 54.53' E
14° 27.38' N; 054° 51.42' E
14° 40.10' N; 054° 27.35'E
14° 46.21' N; 054° 08.56' E

15° 20.74' N; 053° 38.33' E
15° 48.69' N; 053° 32.07' E
16° 23.02' N; 053° 14.82' E
16° 39.06' N; 053° 06.52' E

12 *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.

13 *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.

14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.

15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *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.

18 *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 liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

19 *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.

20 *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.

21 *Amidships* is at the middle of the length *(L)*.

22 *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.

23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

- 6 -

24 *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.

25 *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.

26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

28.1 *ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 30 June 1976; or

.3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or

.3 which is completed on or before 31 December 1979.

28.2 *ship delivered after 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

.2 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

.3 the delivery of which is after 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

.3 which is completed after 31 December 1979.

28.3 *oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 1 January 1980; or

.3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or

.3 which is completed on or before 1 June 1982

28.4 *oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

.2 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

.3 the delivery of which is after 1 June 1982; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

.3 which is completed after 1 June 1982.

28.5 *oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or

.3 the delivery of which is before 6 July 1996; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or

.3 which is completed before 6 July 1996.

28.6 *oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or

.2 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 6 January 1994; or

.3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or

.3 which is completed on or after 6 July 1996.

28.7 *oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; or

.2 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 1 August 1999; or

.3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or

.3 which is completed on or after 1 February 2002.

28.8 *oil tanker delivered on or after 1 January 2010* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; or

.2 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 1 July 2007; or

.3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or

.3 which is completed on or after 1 January 2010.

29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

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 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 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 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.

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 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex 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 34 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:

.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:

.1 the voyage is entirely within a Special Area; or

.2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

6 The provisions of paragraph 5 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:

.1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 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 Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;

.2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;

.3 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 Convention within which such ports or terminals are situated; and

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 3
Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc. whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 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.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.

3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.

4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical 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.

5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:

.1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or

.2 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 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

.1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

.2 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 paragraph 5.2.2 of this regulation, 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 paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and

.6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

Regulation 4
Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

.1 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

.2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

.1 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

.2 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

.3 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 5
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 to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER 2 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 6
Surveys

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

.1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 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;

.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey 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. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

.4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraphs 4.1 and 4.2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

.5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals

are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements 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.

3.1 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. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, 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.

3.3 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 shall 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 a 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.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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 7
Issue or endorsement of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate 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 8
Issue or endorsement of certificate by another Government

1 The Government of a Party to the present 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 to the ship and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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 7 of this Annex.

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

Regulation 9
Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English,

French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10
Duration and validity of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions 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. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 6 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or

.3 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 compliance with the requirements of regulations 6.4.1 and 6.4.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 11
Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 3 - REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 12
Tanks for oil residues (sludge)

1 Every ship of 400 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 oil residues (sludge) 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 Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13.

3 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 13
Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from sludge tanks, 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 oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

PART B EQUIPMENT

Regulation 14
Oil filtering equipment

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying

with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided 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. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 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 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

.1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or

.2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 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;

.2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

.3 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;

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and

.5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 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 not exceeding 15 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 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

Regulation 15
Control of discharge of oil

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A. Discharges outside special areas

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B. Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

C. Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions :

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D. General requirements

7 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 present 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. 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.

8 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.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16
Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 Where 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 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3 In a ship of 400 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.

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

Regulation 17
Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

.1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

.2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;

.3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);

.4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and

.5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part I 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 Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. 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 ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I, 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.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

CHAPTER 4 - REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 18
Segregated Ballast Tanks

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 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 the following requirements:

.1 the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$d_m = 2.0 + 0.02L$$

.2 the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

.3 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:

.1 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; and

.2 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 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of 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 35 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.

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, 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 following provisions:

.1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

.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 revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).

.3 The product carrier 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.

.4 Every product carrier operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with 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 subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 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 5 as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements.

.1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

.1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

.2 agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

.3 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 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.

.3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

- 25 -

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 Protective location of segregated ballast spaces.

In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13, 14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks 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 1.22 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 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 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.

- 26 -

14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$$J_{reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4 O_A} \right) \right]$$ or 0.2 whichever is greater

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,
a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,
a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of a shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,
O_s = as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,
O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

15 In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

.1 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 centreline. 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

.2 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 19
Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:

2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:

.1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and

.2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.

3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

- 27 -

.1 Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1 is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20{,}000} \text{ (m), or}$$

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m.

.2 Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

h = B/15 (m) or
h = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of h = 1.0 m.

.3 Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5h above the baseline as shown in figure 1.

.4 The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

.5 Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h.

- 28 -

.6 Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

.1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

where:

h_c = height of cargo in contract with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in kg/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of seawater in kg/m^3

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in Pa

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2)

.2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6 m, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

.3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

- 29 -

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3 and 4 of this regulation, or shall:

.1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation, complies with the following:

h = B/15 (m)

with a minimum value of h = 0.76 m;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

.2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000} \text{ (m)} \quad \text{with a minimum value of } w = 0.76 \text{ m.}$$

7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

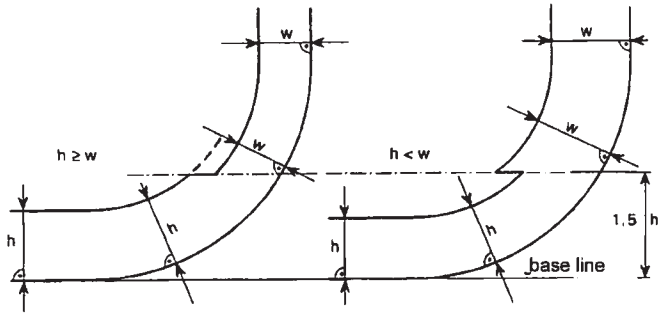


Figure 1 - ***Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3***

- 30 -

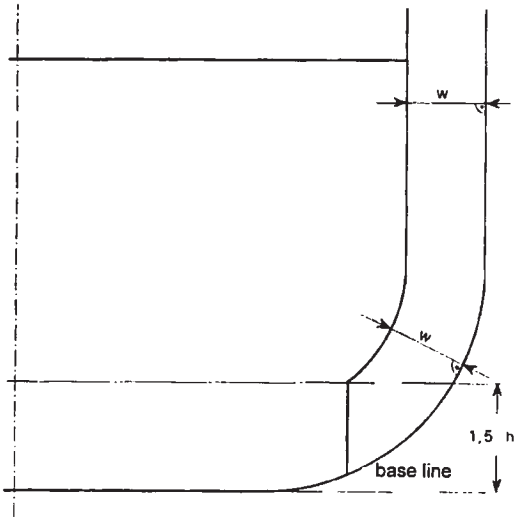


Figure 2 - ***Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4***

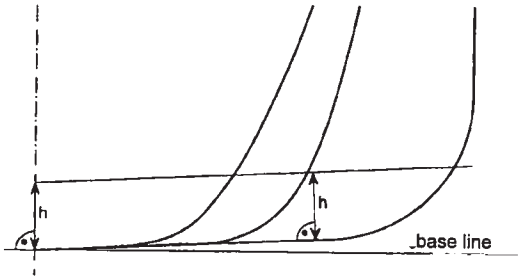


Figure 3 - ***Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 6***

Regulation 20
Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered before 6 July 1996

1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:

.1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

- 31 -

2 For the purpose of this regulation:

.1 "Heavy diesel oil" means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization.

.2 "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.

3 For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

.1 "Category 1 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;

.2 "Category 2 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and

.3 "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.

4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	**Date or year**
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

.1 the ship was in service on 1 July 2001;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 5 of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 7 of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:

.1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or

.2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 21
Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

1 This regulation shall:

.1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and

.2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side

protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation "heavy grade oil" means any of the following:

.1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3;

.2 fuel oils having either a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or

.3 bitumen, tar and their emulsions.

3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.

4 Subject to the provisions of paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:

.1 if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or

.2 if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.

5 In the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

.1 the ship was in service on 4 December 2003;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 .1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 but lower than 945 kg/m^3, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of

the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

.2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:

.1 either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or

.2 either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 22
Pump-room bottom protection

1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.

2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance *h* between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

h = B/15(m) or
h = 2 m, whichever is the lesser.

The minimum value of h = 1 m.

3 In case of pump rooms whose bottom plate is located above the base line by at least the minimum height required in paragraph 2 above (e.g. gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.

4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.

5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

Regulation 23
Accidental oil outflow performance

1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

.1 "Load line draught (d_S)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught d_S, notwithstanding assigned draughts that may exceed d_S, such as the tropical loadline.

.2 "Waterline (d_B)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S.

.3 "Breadth (B_S)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line d_S.

.4 "Breadth (B_B)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B.

.5 "Depth (D_S)" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.

.6 "Length (L)" and "deadweight (DW)" are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with:

.1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$O_M \leq 0.015$	for $C \leq 200{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.012 + (0.003/200{,}000)\ (400{,}000\text{-}C)$	for $200{,}000\ m^3 < C < 400{,}000\ m^3$

- 36 -

$O_M \leq 0.012$ for $C \geq 400{,}000\ m^3$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m^3 capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M <= 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ for $C \leq 100{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.015 + (0.006/100{,}000)\ (200{,}000\text{-}C)$ for $100{,}000\ m^3 < C \leq 200{,}000\ m^3$

where:
O_M = mean oil outflow parameter.
C = total volume of cargo oil, in m^3, at 98% tank filling

.2 for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT) :

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

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)L$ but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is < 0.2:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

.1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.

.2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.

.3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_S without trim or heel.

.4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:

$$\rho_n = 1000 \text{ (DWT)/C (kg/m}^3\text{)}$$

.5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, ballast tanks and other non-oil spaces shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

.6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.

5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3; and
O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3.

.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and
$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

- 38 -

6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)} O_{s(i)} \qquad (m^3)$$

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = total number of cargo tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;

$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to cargo tank i, which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and

C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_{s(i)}$ is developed in accordance with this regulation. C_3 equals 1.0 for all other ships or when $P_{s(i)}$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

.1 $$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \ (m^3)$$

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = the total number of cargo tanks;

$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with, paragraph 9.1 of this regulation;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 7.4 of this regulation

.2 $$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}) \ (m^3)$$

where:

i,n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, after tidal change

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

- 39 -

.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught d_s.

.2 The cargo level after damage shall be calculated as follows:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l)(\rho_s) - (1000\ p) / g\}/\rho_n$$

where:

h_c = the height of the cargo oil above Z_l, in metres;

t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_l = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in m;

ρ_s = density of seawater, to be taken as 1,025 kg/m^3;

p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s^2; and

ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.

.3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow $O_{B(i)}$ shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i, to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)} = 0.6$ for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;
$C_{DB(i)} = 1.0$ for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

.1 $P_S = P_{SL}\ P_{SV}\ P_{ST}$

where:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u; and

- 40 -

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y.

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Sl} = the probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{Sy} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Z_l, Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Z_u is not to be taken greater than D_s; and

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell in metres;

- 41 -

.3 Table of probabilities for side damage

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S) \qquad \text{for } y/B_S \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ (y/B_S - 0.05) \qquad \text{for } 0.05 < y/B_S < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1) \qquad \text{for } y/B_S \geq 0.1$$

P_{Sy} shall not be taken greater than 1.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

.1 $P_B = P_{BL}\ P_{BT}\ P_{BV}$

where:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = probability the damage will extend into the transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z.

- 42 -

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs}, and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Bp} = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s, and z shall be developed as follows:

X_a and X_f are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location, in metres.

- 43 -

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} shall be calculated as follows:

$$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S) \qquad \text{for } z/D_S \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ (z/D_S - 0.1) \qquad \text{for } z/D_S > 0.1.$$

P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation procedures may be applied:

.1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical sub-compartments.

.2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

.3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

- 44 -

11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

.1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for essential cargo operations.

.2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

Regulation 24
Damage assumptions

1 For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, 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.

.1 Side damage:

1 Longitudinal extent(l_c):	$1/3\ L^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is less.
2 Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
3 Vertical extent (v_c):	From the base line upwards without limit

.2 Bottom damage:

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1 Longitudinal extent (l_s):	L/10	L/10 or 5 metres, whichever is less
2 Transverse extent (t_s):	B/6 or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
3 Vertical extent from the base line (v_s):	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.

- 45 -

Regulation 25
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 24 of this Annex.

.1 For side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

.2 For bottom damages:

$$O_s = 1/3\ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(II)}$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 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 24 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

K_i = $1 - b_i/t_c$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero.

Z_i = $1 - h_i/v_s$, 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 24 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 collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

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

3 .1 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.

.2 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.

.3 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 connection 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:

$$O_s = 1/4\ (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

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.

6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 26
Limitations of size and arrangement of cargo tanks

1 Except as provided in paragraph 7 below:

1. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and

2. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories:

.1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or

.2 a tanker to which both the following conditions apply:

.1 delivery is not later than 1 January 1977; and

.2 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.

shall comply with the provisions of this regulation.

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 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 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 18 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 m or one of the following values, whichever is the greater:

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\frac{b_i}{B} + 0.1)L$ but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

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 interconnects 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.

7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 27
Intact stability

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

.1 In port, the initial metacentric height GMo, corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;

.2 At sea, the following criteria shall be applicable:

.1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to $\theta = 30°$ angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to $\theta = 40°$ or other angle of flooding θ_f if this angle is less than 40°. Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30° and 40° or between 30° and θ_f, if this angle is less than 40°, shall be not less than 0.03 m.rad;

.2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30°;

.3 the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30° but not less than 25°; and

.4 the initial metacentric height GMo, corrected for free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m.

2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.

3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:

.1 are approved by the Administration;

.2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;

.3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;

.4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;

.5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;

.6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;

.7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and

.8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28
Subdivision and damage stability

1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, 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 relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

.1 in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

.2 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; and

- 50 -

.3 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:

.1 Side damage:

1 Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less
2 Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
3 Vertical extent:	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

.2 Bottom damage:

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1 Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 5 metres, whichever is less
2 Transverse extent:	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less	$\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less
3 Vertical extent:	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

.4 Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkhead 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.

.5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

.1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or

.2 there is a step or 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 top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

.6 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:

.1 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 sidescuttles of the non-opening type.

.2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30° if no deck edge immersion occurs.

.3 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° beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20° 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 subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

.4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

- 52 -

.5 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 subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 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.

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, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

.1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

.2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	**Permeabilities**
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

.3 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 subparagraph .1 of this regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

.4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5° 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° for partially filled tanks.

.5 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 surface is the greatest.

5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker, to which this regulation applies shall be supplied in a approved form with:

.1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and

.2 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 subparagraph 1.3 of this regulation.

6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

.1 longitudinal extent:

.1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:
0.6L measured from the forward perpendicular;

.2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:
0.4L measured from the forward perpendicular;

.2 transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;

.3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29
Slop tanks

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.

2.1 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.

2.2 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 34 of this Annex.

2.3 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 ship, except that the Administration may accept:

.1 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangement 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;

.2 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 3 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; and

.3 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.

2.4 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 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

Regulation 30
Pumping, piping and discharge arrangement

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection 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 of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 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 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 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 oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:

.1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

.2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining 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 crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 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:

.1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

.1 in ports or at offshore terminals, or

.2 at sea by gravity, or

.3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

.2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 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.

.3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3 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 18.8.3 of this Annex.

.4 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 32 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.

.5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 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 subparagraph 6.4 of this paragraph, provided that:

.1 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

.2 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.

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

PART B EQUIPMENT

Regulation 31
Oil discharge monitoring and control system

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 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 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 instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

3 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 system for oil tankers developed by the Organization. Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

4 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 34 of this Annex.

Regulation 32
Oil/water interface detector

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration 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.

Regulation 33
Crude oil washing requirements

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation 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.

2 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 Organization. When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.

3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGES OF OIL

Regulation 34
Control of discharge of oil

A. Discharges outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the tanker is not within a special area;

.2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

.3 the tanker is proceeding en route;

.4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;

.5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a

part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

.6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.

4 The provisions of paragraph 3 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 paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation 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 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 this regulation are complied with.

D. General requirements

7 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 present 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. 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.

8 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.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 35
Crude oil washing operations

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with 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 regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

2 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.

3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

Regulation 36
Oil Record Book, Part II - Cargo/ballast operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:

.1 loading of oil cargo;

.2 internal transfer of oil cargo during voyage;

.3 unloading of oil cargo;

.4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

.5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

.6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

.7 discharge of water from slop tanks;

.8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

.9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and

.10 disposal of residues.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. 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 ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

7 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.

8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II 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.

9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

CHAPTER 5 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 37
Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerized, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

CHAPTER 6 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 38
Reception facilities

A. Reception facilities outside special areas

1 The Government of each Party to the present Convention 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:

.1 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;

.2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;

.3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

.4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 12 of this Annex;

.5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex; and

.6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.

3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:

.1 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 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.

.2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 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 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

.3 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.

.4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

.5 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 15 of this Annex.

.6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B. Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that 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.

5 The Government of each Party to the present Convention 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 ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

.1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient

notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex 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.

.2 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.

.3 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. 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.

.4 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.

.5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.

7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

.1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C. General requirements

8 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.

- 64 -

CHAPTER 7 - SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORMS

Regulation 39
Special requirements for fixed or floating platforms

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

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

.1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex;

.2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

.3 subject to the provisions of regulation 4 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.

3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization.

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
Reformates
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

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

- 66 -

APPENDIX II

FORM OF IOPP 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, as amended, (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)

Particulars of ship**

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (tonnes)† .....

IMO Number‡ .....

---

* The IOPP Certificate shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

** Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

† For oil tankers

‡ Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 67 -

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

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 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 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy) .....

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate

† Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

- 68 -

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 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 (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

- 69 -

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate

- 70 -

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

FORM A

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 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

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 .....

- 72 -

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 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery ☐

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)

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 ☐

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) ☐

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) ☐

2.3 Approval standards:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

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

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ☐

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); ☐

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

.6 has not been approved. ☐

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

- 73 -

2.3.3 The oil content meter:

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

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

2.5.1.1 The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ..... ☐

2.5.1.2 The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours ☐

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: ☐

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

- 74 -

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity ..... l/h ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ☐

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 ☐

3.2.4 Other acceptable means: ..... ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ☐

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ☐

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ☐

6. Exemption

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....
.....
.....
..... of this Record ☐

- 75 -

7. Equivalents (regulation 5)

7.1 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)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

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

- 76 -

FORM B

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR 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 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 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

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 Unless otherwise stated, 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 ..... (m^3)

1.6 Deadweight of ship ..... (tonnes) (regulation 1.23)

1.7 Length of ship ..... (m) (regulation 1.19)

- 77 -

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 Unforeseen delay in delivery:

1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery ☐

1.10.2 The ship has been accepted by the Administration as an "oil tanker delivered on or before 1 June 1982" under regulation 1.28.3 due to unforeseen delay in delivery ☐

1.10.3 The ship is not required to comply with the provisions of regulation 26 due to unforeseen delay in delivery ☐

1.11 Type of ship:

1.11.1 Crude oil tanker ☐

1.11.2 Product carrier ☐

1.11.3 Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 20.2, or lubricating oil ☐

1.11.4 Crude oil/product carrier ☐

1.11.5 Combination carrier ☐

1.11.6 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention ☐

1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 2.4 ☐

- 78 -

1.11.8 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 ☐

1.11.9 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 ☐

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)

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 ☐

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) ☐

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) ☐

2.3 Approval standards:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

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

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ☐

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); ☐

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

.6 has not been approved. ☐

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

- 79 -

2.3.3 The oil content meter :

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

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). □

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ..... □

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows : □

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank □

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

- 80 -

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity.....l/h ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ☐

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 ☐

3.2.4 Other acceptable means: ..... ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....m^3	

4. Standard discharge connection (regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ☐

5. Construction (regulations 18, 19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, 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 ☐

5.1.4 Required to be provided with SBT 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 18 ☐

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18 ☐

5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulations 18.12 to 18.15 ☐

- 81 -

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)
		Total volume:	.....m^3

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier ☐

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)
		Total volume:	.....m^3

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 33 ☐

5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 33.1 and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual which is dated ..... ☐

- 82 -

5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.5 Exemption from regulation 18:

5.5.1 The ship is solely engaged in trade between .....
.....
in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 ☐

5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 ☐

5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):

5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26 ☐

5.6.2 The ship is required to be constructed according to and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2) ☐

5.7 Subdivision and stability (regulation 28):

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 28 ☐

5.7.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form ☐

5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 27 ☐

5.7.4 Information and data required under regulation 27 For combination carriers have been supplied to the ship n a written procedure approved by the Administration ☐

5.8 Double-hull construction:

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 19 and complies with the requirements of:

.1 paragraph (3) (double-hull construction) ☐

.2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) ☐

.3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) ☐

- 83 -

5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 19.6 (double bottom requirements) ☐

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19 ☐

5.8.4 The ship is subject to regulation 20 and:

.1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 not later than ..... ☐

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.5 until ..... ☐

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.7 until ..... ☐

5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 ☐

5.8.6 The ship is subject to regulation 21 and:

.1 is required to comply with regulation 21.4 not later than ..... ☐

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.5 until ..... ☐

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.1 until ..... ☐

.4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.2 until ..... ☐

.5 is exempted from the provisions of regulation 21 in accordance with regulation 21.7.2 ☐

5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 ☐

5.8.8 The ship is subject to regulation 22 and:

.1 complies with the requirements of regulation 22.2..... ☐

.2 complies with the requirements of regulation 22.3..... ☐

.3 complies with the requirements of regulation 22.5..... ☐

5.8.9 The ship is not subject to regulation 22..... ☐

5.9 Accidental oil outflow performance

5.9.1 The ship complies with the requirements of regulation 23 ☐

- 84 -

6. Retention of oil on board (regulations 29, 31 and 32)

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The ship comes under category ..... oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14) *(delete as appropriate)* ☐

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in accordance with resolution MEPC.108(49) ☐

6.1.3 The system comprises:

.1 control unit ☐

.2 computing unit ☐

.3 calculating unit ☐

6.1.4 The system is:

.1 fitted with a starting interlock ☐

.2 fitted with automatic stopping device ☐

6.1.5 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) or A.586(14) or MEPC.108(49) *(delete as appropriate)* suitable for:

.1 crude oil ☐

.2 black products ☐

.3 white products ☐

.4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate ☐

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

6.2 Slop tanks:

The ship is provided with ..... dedicated slop tank(s) with the total capacity of ..... m^3, which is ..... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 29.2.3 ☐

.2 regulation 29.2.3.1 ☐

.3 regulation 29.2.3.2 ☐

.4 regulation 29.2.3.3 ☐

- 85 -

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks ☐

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 regulations 29, 31 and 32:

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.4 ☐

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.2 ☐

6.5 Waiver of regulation:

6.5.1 The requirements of regulations 31 and 32 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.5. The ship is engaged exclusively on:

.1 specific trade under regulation 2.5: .....
..... ☐

.2 voyages within special area(s): .....
..... ☐

.3 voyages within 50 nautical miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to: .....
..... ☐

7. Pumping, piping and discharge arrangements
(regulation 30)

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 ☐

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

- 86 -

7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:

7.3.1 Above the waterline ☐

7.3.2 Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 30.6.5 ☐

7.3.3 Below the waterline ☐

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):

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. Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)

8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ☐

8.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ☐

9. Exemption

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....
.....
..... of this Record ☐

10. Equivalents (regulation 5)

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

- 87 -

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

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

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

- 88 -

APPENDIX III

FORM OF OIL RECORD BOOK

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 gross tonnage and above and every ship of 400 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 Part I in accordance with regulation 17 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 Part I, 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. The master of the Ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I 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.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

- 90 -

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. Cleaning process:

   .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;

   .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m^3);

   .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.

4. Ballasting:

   .1 position of ship and time at start and end of ballasting;

   .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section A)

5. Identity of tank(s).

6. Position of ship at start of discharge.

7. Position of ship on completion of discharge.

8. Ship's speed(s) during discharge.

9. Method of discharge:

   .1 through 15 ppm equipment

   .2 to reception facilities.

10. Quantity discharged, in m^3.

- 91 -

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues

Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly[1]: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

.1 - identity of tank(s) .....

.2 - capacity of tank(s) ..... m^3

.3 - total quantity of retention ..... m^3

12. Methods of disposal of residue.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:

.1 to reception facilities (identify port)[2];

.2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))

.3 incinerated (indicate total time of operation);

.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 or disposed of, in cubic metres.[1]

14. Time of discharge or disposal (starts and stop).

15. Method of discharge or disposal:

.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);

.2 to reception facilities (identify port)[2];

.3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m^3).

---

1 Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

2 Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

3 In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.

17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).

18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure[2].

20. Time when system has been made operational.

21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.

23. Place or position of ship at time of occurrence.

24. Approximate quantity and type of oil.

25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:

.1 Place of bunkering.

.2 Time of bunkering.

.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).

.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

[2] The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

- 93 -

(I) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

MACHINERY SPACE OPERATIONS

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

Signature of master .....

- 94 -

OIL RECORD BOOK

PART II – Cargo / Ballast Operations

(Oil Tankers)

Name of Ship: .....

Distinctive number
or letters: .....

Gross tonnage: .....

Period from: ..... to: .....

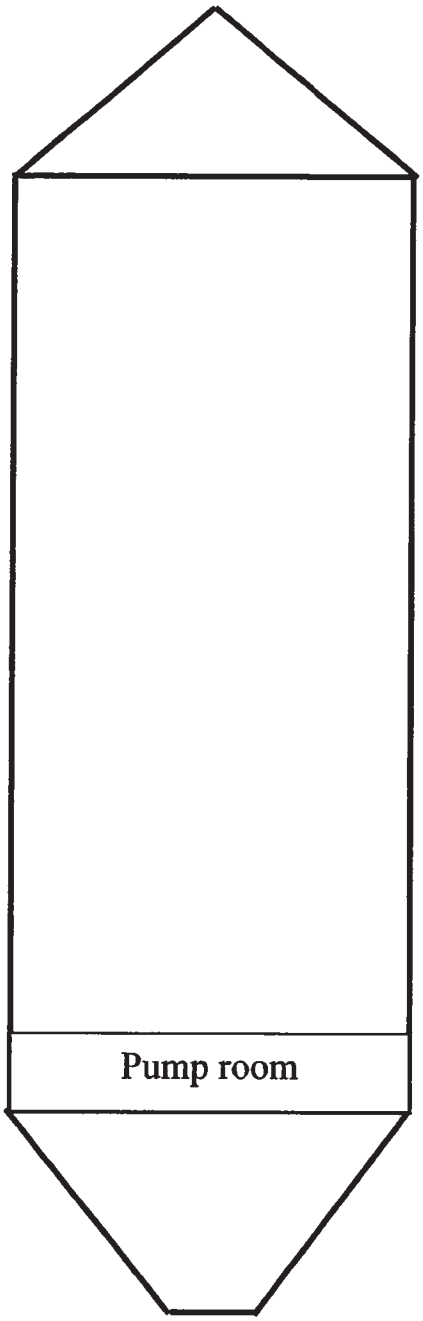
Note: Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

- 95 -

Name of Ship .....

Distinctive number or letters .....

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



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

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

- 96 -

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 Part II in accordance with regulation 36 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 section, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, 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 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.*

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II 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.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any Ship to which this Annex applies while the Ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the Ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the Ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part II shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and 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.

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

- 97 -

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 (state quantity added, in m^3 at 15°C and the total content of tank(s), in m^3).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):

   .1 from:

   .2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in m^3).

5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.

7. Identity of tank(s) unloaded.

8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(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 washing was completed or stopped.

---

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. Position of ship at start and end of ballasting.

19. Ballasting process:

.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m^3.

(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 the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in m^3.

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, in m^3.

(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]

---

[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.

31. Tank washings transferred to:

.1 reception facilities (state port and quantity, in m^3)[5]; and

.2 sloptank(s) or cargo tank(s) designated as sloptank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m^3).

(H) Discharge of dirty ballast

32. Identity of tank(s).

33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.

34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

35. Quantity discharged into the sea, in m^3.

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). State total quantity, in m^3.

40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m^3).[5]

(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 in m^3 and rate of discharge in m^3/hour.

---

5 Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

48. Final quantity discharged in m^3 and rate of discharge in m^3/hour.

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, in metres.

52. Ship's speed(s) during discharge.

53. Was regular check kept on the effluent and the surface of 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 tanks.

56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3.)

57. Method of disposal:

.1 to reception facilities (identify port and quantity involved)[5];

.2 mixed with cargo (state quantity);

.3 transferred to (an)other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and

.4 other method (state which); state quantity disposed of, in m^3.

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

58. Position of ship at start 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?

---

[5] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(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, in m^3:

.1 into the sea; or

.2 to reception facility (identify port).[5]

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, in m^3, and type of oil.

76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

---

5 Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

- 102 -

(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. Reason 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.

- 103 -

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

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

Signature of master .....

RESOLUTION MEPC.118(52)

Adopted on 15 October 2004

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

(Revised Annex II of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78 contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.

3 *Ballast water*

Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated 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 *Chemical Codes*

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 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.

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 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.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.

8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix 6 of this Annex.

9 *Nearest land.* The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea 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 the line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

10 *Noxious Liquid Substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into Category X, Y or Z.

11 *PPM* means ml/m^3.

12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.

13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).

14 *Ship construction*

14.1 *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:

.1 the ship is constructed before 1 July 1986; and

.2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

14.2 *Similar stage of construction* means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 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.

15 Solidifying/non-solidifying

15.1 *Solidifying Substance* means a noxious liquid substance which:

.1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C which is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or

.2 in the case of a substances with a melting point of equal to or greater than 15°C which is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.

15.2 *Non-solidifying Substance* means a noxious liquid substance, which is not a Solidifying Substance.

16 Tanker

.1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;

.2 *NLS tanker* means a ship constructed or adapted 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 certified to carry a cargo or part cargo of Noxious Liquid Substances in bulk.

17 Viscosity

.1 *High-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at the unloading temperature.

.2 *Low-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance, which is not a High-Viscosity Substance.

Regulation 2
Application

1 Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry 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 an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

Regulation 3
Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

.1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 results from damage to a ship or its equipment:

.1 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

.2 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

.3 is 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 4
Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading of the categorization of a substance, the following shall apply:

.1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;

.2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;

.3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:

.1 Subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;

.2 under this regulation, cargo tanks shall be located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm;

.2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than B/15 (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 metre; and

.3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.

2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.

3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

.1 each time a tank containing Category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;

.2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;

.3 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;

.4 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

.5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 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 regulation 12, provided that all of the following conditions are complied with:

.1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;

.2 any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry-docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;

.3 the certificate required under this Annex indicates:

.1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning; and

.2 the particulars of the exemption;

.4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and

.5 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 5
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 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.

2 The Administration, which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 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.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

.1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk;

.2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those Noxious Liquid Substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;

.3 be provided with segregated ballast arrangements;

.4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

.5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

CHAPTER 2 - CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 6
Categorization and listing of Noxious Liquid Substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:

.1 Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

.2 Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to 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 a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.3 Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.4 Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning of deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as "Other Substances" shall not be subject to any requirements of the Annex.

2 Guidelines for use in the categorization of Noxious Liquid Substances are given in appendix 1 to this Annex.

3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, 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 among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

CHAPTER 3 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 7
Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 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 9 of this Annex.

Regulation 8
Surveys

1 Ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 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.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

.3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey 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. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 3 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2.1 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.

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this regulation shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 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.

2.5 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 a 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.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

3.1 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.

3.2 After any survey of the ship required 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.

3.3 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 9
Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry 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 or endorsed 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.

3.1 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 Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

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

3.3 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 paragraph 1 of this regulation.

3.4 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 the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10
Duration and validity 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 5 years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificates shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions 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. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 8 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 8.1 of this Annex;

.2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;

.3 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 compliance with the requirements of regulation 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

CHAPTER 4 - DESIGN, CONSTRUCTION, ARRANGEMENT AND EQUIPMENT

Regulation 11
Design, construction, equipment and operations

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:

.1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or

.2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:

.1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

.2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

.3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:

.1 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

.2 ships constructed before 1 July 1983, which are solely engaged on, voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

Regulation 12
Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 100 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of

substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in Category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1 January 2007 and certified to carry substances in Category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

where:

d	=	minimum diameter of the discharge outlet (m)
L_d	=	distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)
Q_d	=	the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m^3/h).

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Q_d the component of Q_d which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

CHAPTER 5 - OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13
Control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex the control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 ***Discharge provisions***

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 ***Discharge standards***

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the following discharge standards shall apply:

.1 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;

.2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and

.3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in Category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.

2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in Category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the

State the flag, of which, the ship is entitled to fly. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent state after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 ***Ventilation of cargo residues***

Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 ***Exemption for a prewash***

On request of the ship's master an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:

.1 the unloaded tank 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

.2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out 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

.3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 ***The use of cleaning agents or additives***

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II, which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.

5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing Pollution Category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 Discharge of residues of Category X

6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 A tank from which a substance in Category X has been unloaded, shall be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level 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 in regulation 16.1.

.2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

.3 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 obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:

.1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex; and

.2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 Discharge of residues of Category Y and Z

7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 With respect to the residue discharge procedures for substances in Category Y or Z the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.

.2 If the unloading of a substance of Category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual, a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16. 1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.

.3 For High-Viscosity or Solidifying Substances in Category Y the following shall apply:

.1 a prewash procedure as specified in appendix 6 shall be applied;

.2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and

.3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting

7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.

7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried, may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 miles from the nearest land and in water that is not less than 25 metres deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix 6 has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with k=1.0.

7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 *Discharges in the Antarctic Area*

8.1 *Antarctic Area* means the sea area south of latitude 60°S.

8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

Regulation 14
Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to this Annex. In the case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

Regulation 15
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 logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to this Annex.

2 After completion of any operation specified in appendix 2 to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.

3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4 Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 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 three years after the last entry has been made.

6 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.

CHAPTER 6 – MEASURES OF CONTROL BY PORT STATES

Regulation 16

Measures of control

1 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.

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 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 the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

.1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and

.2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and

.3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 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 paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 ***Port State control on operational requirements***

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 7 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN INCIDENT INVOLVING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 17
Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances

1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.

2 Such a plan shall be based on the Guidelines developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization;

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

CHAPTER 8 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 18
Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

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:

.1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.

.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

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 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 paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs of regulation 13 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.

4 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.

5 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.

- 26 -

APPENDICES TO ANNEX II

APPENDIX 1

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Products are assigned to Pollution Categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio-accumulation	A2 Bio-degradation	B1 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥ 5				
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		***X***
5			4				
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			**Y**
10						Fp,F or S If not Inorganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						**Z**
13	All products identified as: ≤2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						**OS**

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic Environment					
	A			B	
	Bioaccumulation and Biodegradation			Aquatic Toxicity	
Numerical Rating	A 1* Bioaccumulation		A 2* Biodegradation	B 1* Acute Toxicity	B 2* Chronic Toxicity
	log Pow	BCF		LC/EC/IC_{50} (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 or > ca. 7	not measurable	R: readily biodegradable	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100	NR: not readily Biodegradable	>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - >4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 - ≤0.1	
6				≤0.01	

Columns C and D - Human Health (Toxic effects to mammals)						
		C		D		
	Acute Mammalian Toxicity			Irritation, Corrosion & Long term health effects		
Numerical Ratings	C 1 Oral Toxicity LD_{50} (mg/kg)	C 2 Percutaneous Toxicity LD_{50} (mg/kg)	C 3 Inhalation Toxicity LC_{50} (mg/l)	D 1 Skin irritation & corrosion	D 2 Eye irritation & corrosion	D3* Long term health effects
0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A -Aspiration haz. T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
1	>300 - ≤2000	>1000 -≤2000	>10 - ≤20	mildly irritating	mildly irritating	
2	>50 -≤300	>200 -≤1000	>2 - ≤10	irritating	irritating	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	3 Severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	severely irritating	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interferences with other Uses of the Sea			
E 1 Tainting	E 2* Physical effects on Wildlife & benthic habitats	E 3 Interference with Coastal Amenities	
		Numerical Rating	Description & Action
NT:not tainting (tested) T: tainting test positive	Fp: Persistent Floater F: Floater S: Sinking Substances	0	no interference **no warning**
		1	slightly objectionable **warning, no closure of amenity**
		2	moderately objectionable **possible closure of amenity**
		3	highly objectionable **closure of amenity**

* These columns are used to define Pollution Categories

APPENDIX 2

FORM OF CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship……

Distinctive number or letters……

IMO Number……

Gross tonnage……

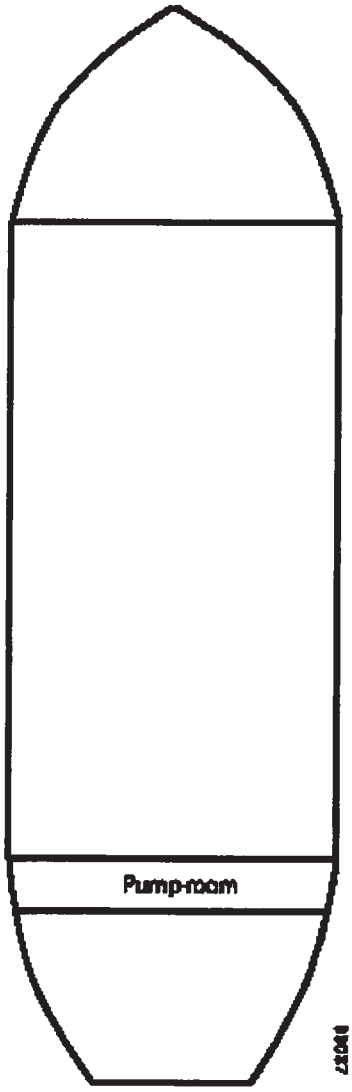
Period from……..to……..

- 29 -

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

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



Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank in cubic metres)

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 regulation 15.2 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), 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.

List of items to be recorded

Entries are required for operations involving all Categories of 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 cleaning 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 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.

---

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

18 Time pumping commenced and stopped.

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 ballast discharge commenced and stopped.

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.

---

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

36 Name and signature of authorized surveyor.

37 Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

- 35 -

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number.....

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 3

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

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 designation of the country)

by.....

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

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters.....

IMO Number†.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

---

* The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

† Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 37 -

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 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 Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory

4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL 73/78 for the carriage in bulk of the following Noxious Liquid Substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious Liquid Substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution Category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until ..... subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy): .....

Issued at.....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

- 38 -

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 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 (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

- 39 -

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey* in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

- 40 -

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

- 41 -

APPENDIX 4

STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Note 1: The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics*, the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.

Note 2: If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

- 42 -

STANDARD FORMAT

MARPOL 73/78 ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship: .....

Distinctive number or letters: .....

IMO Number.....

Port of registry: .....

Approval stamp of Administration:

INTRODUCTION

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL 73/78) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL 73/78 contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II (Noxious Liquid Substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged forms), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air Pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL 73/78 (hereinafter referred to as Annex II) prohibits the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances of Categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each Category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the Manual.

4 This Manual has been written in accordance with Appendix 4 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting, which must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.

6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II*, will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.

7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing Category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures contained in this Manual.

8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

---

* Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

INDEX OF SECTIONS

1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

2 Description of the ship's equipment and arrangements

3 Cargo unloading procedures and tank stripping

4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

5 Information and Procedures

SECTION 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

.1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;

.2 the speed of the ship during the discharge;

.3 the minimum distance from the nearest land during discharge;

.4 the minimum depth of water at sea during discharge; and

.5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as "special area" more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship's equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description of the ship's equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship's equipment and arrangements necessary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 **General arrangement of ship and description of cargo tanks**

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 **Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system**

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system. Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

.1 cargo piping arrangements with diameters;

.2 cargo pumping arrangements with pump capacities;

.3 piping arrangements of stripping system with diameters;

.4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;

.5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;

.6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;

.7 line draining and stripping or blowing arrangements; and

.8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.

2.4 **Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

.1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);

.2 ballast piping arrangement;

.3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and

.4 any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.

2.5 **Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

.1 which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;

.2 pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.

2.6 **Description of underwater discharge outlet for effluents containing Noxious Liquid Substances**

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

.1 location and number of underwater discharge outlets;

.2 connections to underwater discharge outlet;

.3 location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.

2.7 **Description of flow rate indicating and recording devices**

Deleted

2.8 **Description of cargo tank ventilation system**

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary:

.1 the Noxious Liquid Substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;

.2 ventilation piping and fans;

.3 position of the ventilation openings;

.4 the minimum flow rate of the ventilation system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;

.5 the location of structures inside the tank affecting ventilation;

.6 the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and

.7 means for ensuring that the tank is dry.

2.9 **Description of tank washing arrangements and wash water heating system**

This section shall contain a description of the cargo tank washing arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.

Line or schematic drawings and tables or charts showing the following:

.1 arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;

.2 type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;

.3 maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;

.4 position of deck openings for cargo tank washing;

.5 the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;

.6 maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and

.7 maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.

SECTION 3 Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 **Cargo unloading**

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.

The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.

The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 **Cargo tank stripping**

This section shall contain procedures to be followed during the stripping of each cargo tank.

The procedures shall include the following:

.1 operation of stripping system;
.2 list and trim requirements;
.3 line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and
.4 duration of the stripping time of the water test.

3.4 **Cargo temperature**

This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.

Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.

3.5 **Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures**

This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:

.1 failure of cargo tank stripping system; and

.2 failure of cargo tank heating system.

3.6 **Cargo Record Book**

The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

SECTION 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that Noxious Liquid Substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.

4.3 Deleted

4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballasting the tank, shall take into account the following:

.1 Category of substance

The Category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside Special Area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of Noxious Liquid Substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or High-Viscosity Substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

Deleted

.6 Compatibility with slops containing other substances

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/water mixtures are permitted to be discharged into the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain information on the use and disposal of cleaning agents (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents).

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

SECTION 5 Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

Information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa.s at 20°C, shall be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, reference is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:

Table 1	:	Deleted
Table 2	:	Cargo tank information.
Addendum A	:	Flow diagram.
Addendum B	:	Prewash procedures.
Addendum C	:	Ventilation procedures.
Addendum D	:	Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration.

Outlines of the above table and addenda are shown below.

- 52 -

Table 2 - Cargo tank information

Tank no.	Capacity (m^3)	Stripping quantity (litres)

- 53 -

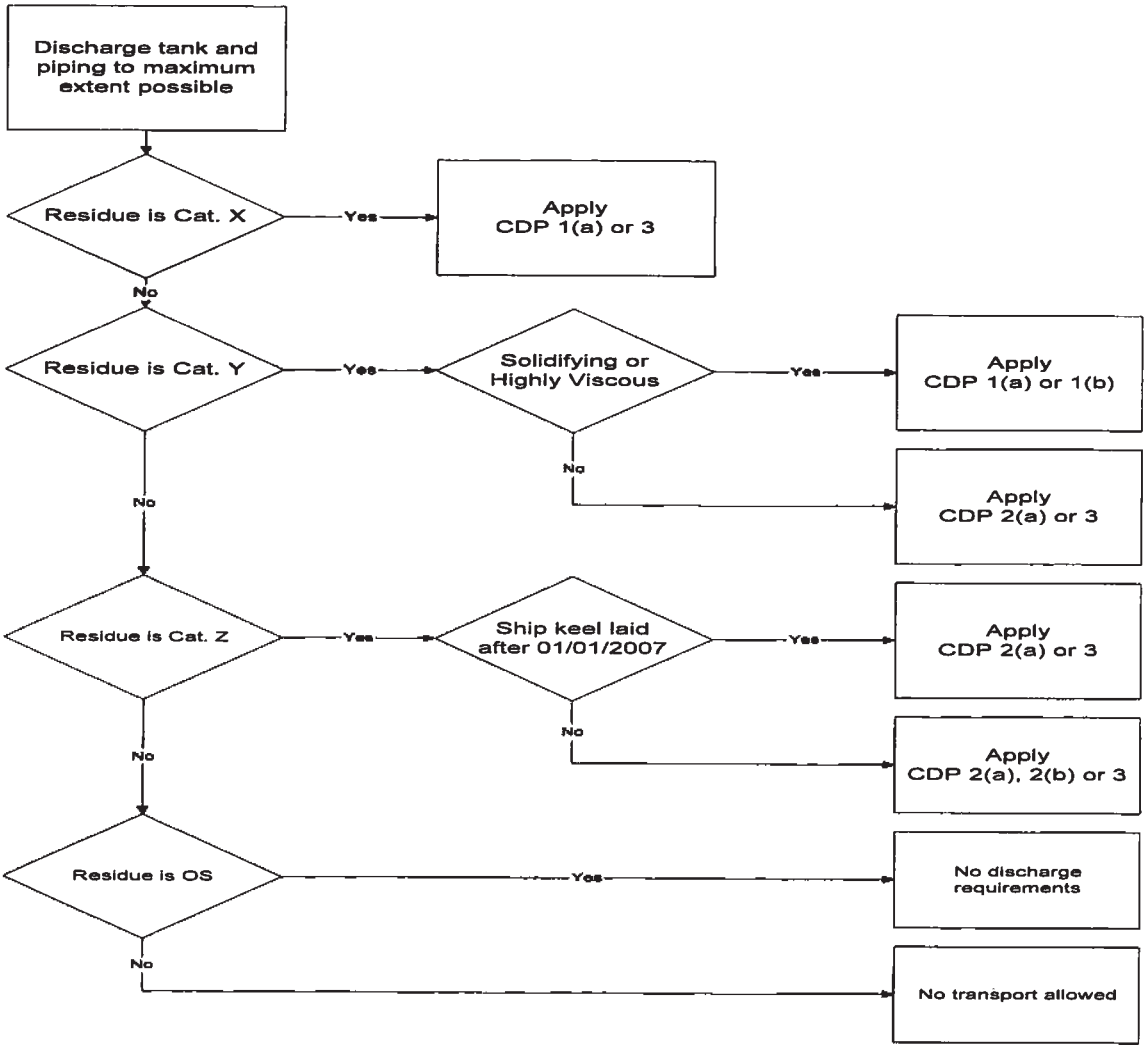
ADDENDUM A

FLOW DIAGRAMS -- CLEANING OF CARGO TANKS AND DISPOSAL OF TANK WASHINGS/BALLAST CONTAINING RESIDUES OF CATEGORY X,Y, AND Z SUBSTANCES

Note 1 : This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.

Note 2 : All discharges into the sea are regulated by Annex II.

Note 3 : Within the Antarctic area, any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.



- 54 -

Ship details	Stripping requirements (in litres)		
	Category X	**Category Y**	**Category Z**
New Ships: keel laid after 01/01/2007	75	75	75
IBC ships until 01/01/2007	100 +50 tolerance	100 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel-laid before 01/01/2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

- 55 -

Cleaning and disposal procedures (CDP) (Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)						
No.	**Operation**	**Procedure Number**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with Addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) *for ships built before 1 July 1994* a water quantity not less than calculated with "k"=1.0 *for ships built on or after 1 July 1994*		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with Addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles	X		X	X	
	.2 ship's speed > 7 knots	X		X	X	
	.3 water depth > 25 metres	X		X	X	
	.4 Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles		X			
	.2 water depth > 25 metres		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

ADDENDUM B

PREWASH PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix 6 of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:

.1 cleaning machine positions to be used;

.2 slops pumping out procedure;

.3 requirements for hot washing;

.4 number of cycles of cleaning machine (or time); and

.5 minimum operating pressures.

ADDENDUM C

VENTILATION PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:

.1 ventilation positions to be used;

.2 minimum flow or speed of fans;

.3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and

.4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.

ADDENDUM D - ADDITIONAL INFORMATION AND OPERATIONAL INSTRUCTIONS REQUIRED OR ACCEPTED BY THE ADMINISTRATION

APPENDIX 5

ASSESSMENT OF RESIDUE QUANTITIES IN CARGO TANKS, PUMPS AND ASSOCIATED PIPING

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the "stripping quantity". The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship's Manual.

1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 litres per tank is acceptable.

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship's trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction point. During the water test the ship's trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship's list shall not exceed 1°.

3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test means shall be provided to maintain a back-pressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).

3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.

3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia*, from the following points:

.1 the cargo tank suction and its vicinity;

.2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;

.3 the low point drain of the cargo pump; and

.4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.

3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship's approved Manual: "For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded."

- 59 -

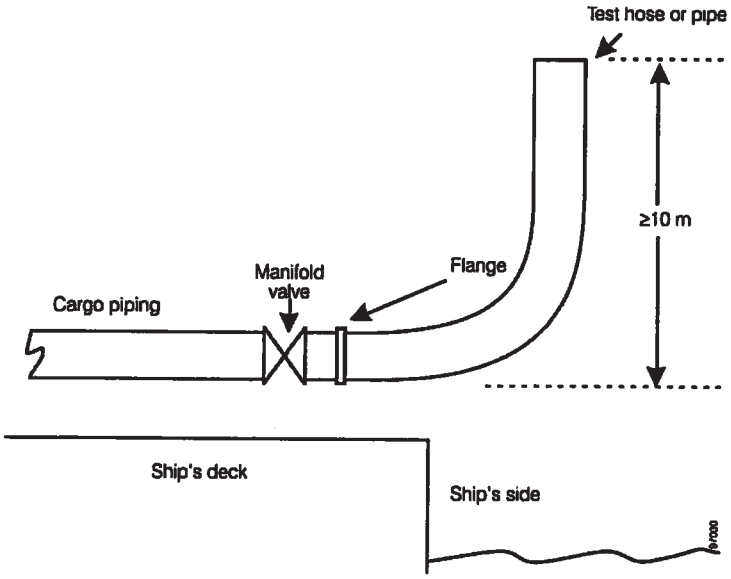


Figure 5-1

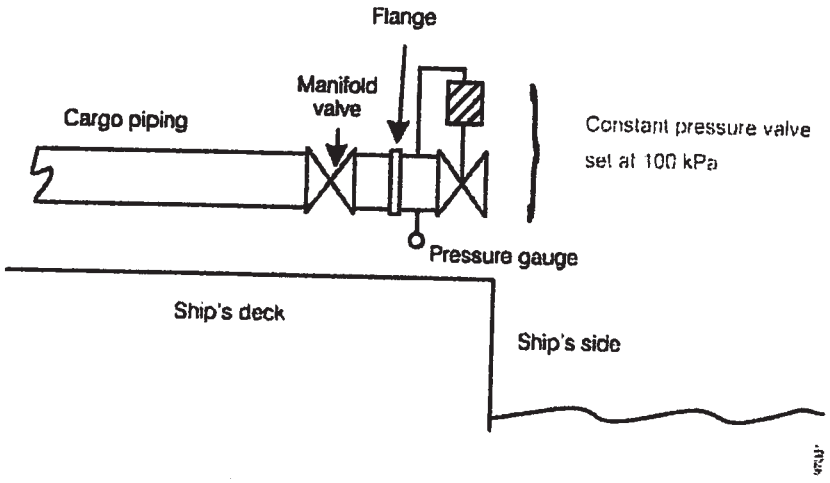


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

APPENDIX 6

PREWASH PROCEDURES

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).

5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible tanks shall be heated prior to washing.

2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.

3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

4 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.

6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).

7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter,and discharge to shore reception facilities shall be continues until the tank is empty.

Table 6-1 -- Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-Solidifying Substances	Solidifying Substances
Category X	1	2
Category Y	1/2	1

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for Solidifying Substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

9 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.

14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.

15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.

16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.

17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

18 Solidifying Substances and substances with viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank

shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$$

where

Q = the required minimum quantity in m^3

r = the residual quantity per tank in m^3. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m^3 for a tank volume of 500 m^3 and above and 0.040 m^3 for a tank volume of 100 m^3 and below. For tank sizes between 100 m^3 and 500 m^3 the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For Category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m^3.

V = tank volume in m^3

k = a factor having values as follows:

Category X, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance,	k = 1.2
Category X, Solidifying or High-Viscosity Substance,	k = 2.4
Category Y, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance,	k = 0.5
Category Y, Solidifying or High-Viscosity Substance,	k = 1.0

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m^3)	**Tank volume (m^3)**		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

- 65 -

APPENDIX 7

VENTILATION PROCEDURES

1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 KPa at 20°C may be removed from a cargo tank by ventilation.

2 Before residues of Noxious Liquid Substances are ventilated from a tank the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) should be consulted.

3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.

4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:

.1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;

.2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;

.3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;

.4 ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;

.5 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible; and

.6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.

- 66 -

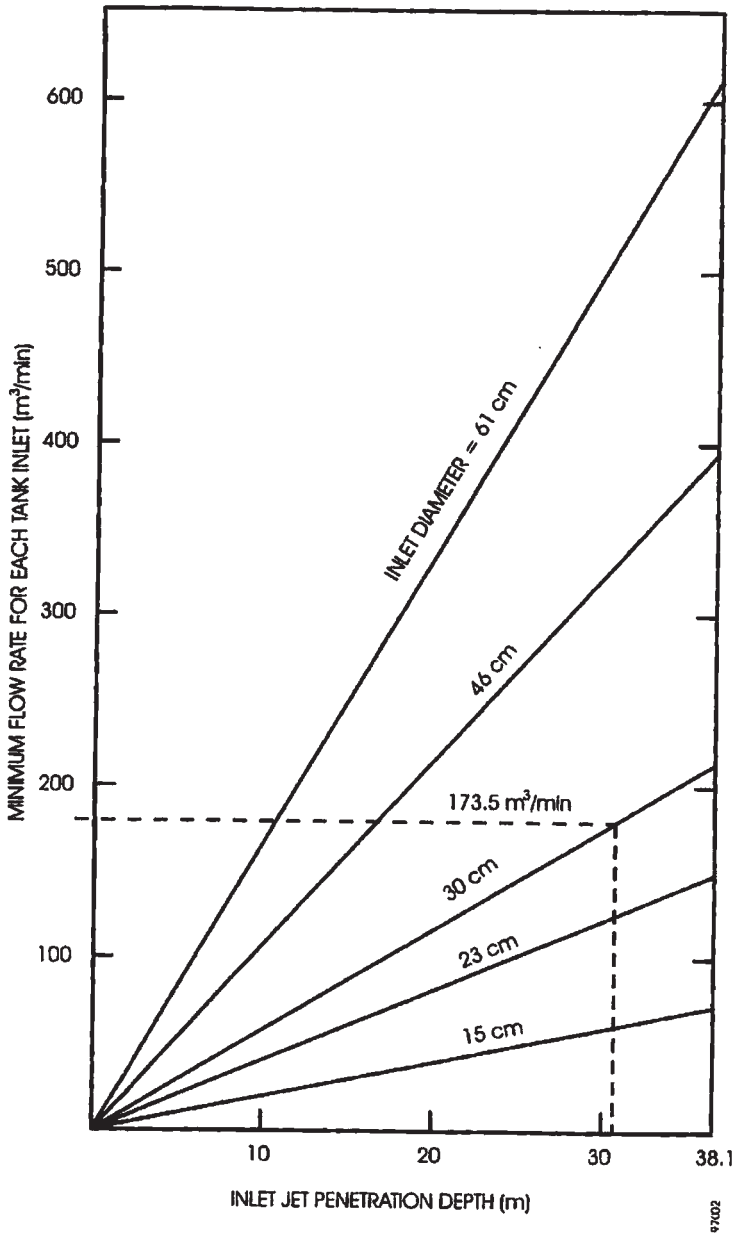


Figure 7-1. Minimum flow rate as a function of jet penetration depth. Jet penetration depth shall be compared against tank height.

RESOLUTION MEPC.141(54)
(adopted on 24 March 2006)

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

(Amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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),

NOTING ALSO that the revised Annex I to MARPOL 73/78 was adopted by resolution MEPC.117(52) and is expected to enter into force on 1 January 2007,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to regulation 1, proposed new regulation 12A, consequential amendments to the Supplement (Forms A and B) of the IOPP Certificate, and proposed amendments to regulation 21 of the revised Annex I to MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 February 2007, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2007 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX I

1 Addition of paragraph 28.9 to regulation 1

The following new paragraph 28.9 is added after the existing paragraph 28.8 of regulation 1:

"28.9 ship delivered on or after 1 August 2010 means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 August 2007; or

.2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 February 2008; or

.3 the delivery of which is on or after 1 August 2010; or

.4 which have undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 1 August 2007; or

.2 in the absence of contract, the construction work of which is begun after 1 February 2008; or

.3 which is completed after 1 August 2010."

2 Addition of new regulation 12A on oil fuel tank protection

The following new regulation 12A is added after the existing regulation 12:

"Regulation 12A – Oil fuel tank protection

1 This regulation shall apply to all ships with an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 and above which are delivered on or after 1 August 2010, as defined in regulation 1.28.9 of this Annex.

2 The application of this regulation in determining the location of tanks used to carry oil fuel does not govern over the provisions of regulation 19 of this Annex.

3 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

.1 "Oil fuel" means any oil used as fuel oil in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

.2 "Load line draught (d_S)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard draught to be assigned to the ship.

.3 "Light ship draught" is the moulded draught amidships corresponding to the lightweight.

.4 "Partial load line draught (d_P)" is the light ship draught plus 60% of the difference between the light ship draught and the load line draught (d_S). The partial load line draught (d_P) shall be measured in metres.

.5 "Waterline d_B" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S.

.6 "Breadth B_S" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line draught d_S.

.7 "Breadth B_B" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B.

.8 "Depth D_S" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side. For the purpose of the application, "upper deck" means the highest deck to which the watertight transverse bulkheads except aft peak bulkheads extend.

.9 "Length L" means 96% of the total length on a waterline at 85% 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.

.10 "Breadth B" means the maximum breadth of the ship, in metres, 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.

.11 "Oil fuel tank" means a tank in which oil fuel is carried, but excludes those tanks which would not contain oil fuel in normal operation, such as overflow tanks.

.12 "Small oil fuel tank" is an oil fuel tank with a maximum individual capacity not greater than 30 m^3.

.13 "C" is the ship's total volume of oil fuel, including that of the small oil fuel tanks, in m^3, at 98% tank filling.

.14 "Oil fuel capacity" means the volume of a tank in m^3, at 98% filling.

4 The provisions of this regulation shall apply to all oil fuel tanks except small oil fuel tanks, as defined in 3.12, provided that the aggregate capacity of such excluded tanks is not greater than 600 m^3.

5 Individual oil fuel tanks shall not have a capacity of over 2,500 m^3.

6 For ships, other than self-elevating drilling units, having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 and above, oil fuel tanks shall be located above the moulded line of the bottom shell plating nowhere less than the distance h as specified below:

h = B/20 m or,

h = 2.0 m, whichever is the lesser.

- 4 -

The minimum value of h = 0.76 m

In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the oil fuel tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in Figure 1.

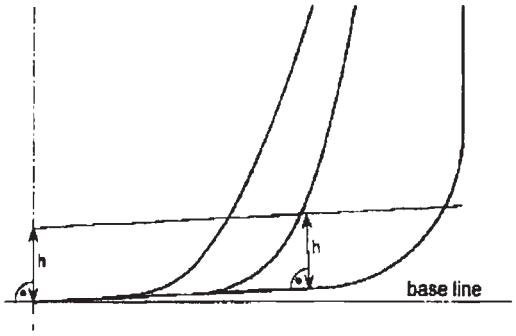


Figure 1 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraph 6

7 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 or more but less than 5,000 m^3, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

w = 0.4 + 2.4 C/20,000 m

The minimum value of w = 1.0 m; however for individual tanks with an oil fuel capacity of less than 500 m^3 the minimum value is 0.76 m.

8 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 5,000 m^3 and over, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

w = 0.5 + C/20,000 m or

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m

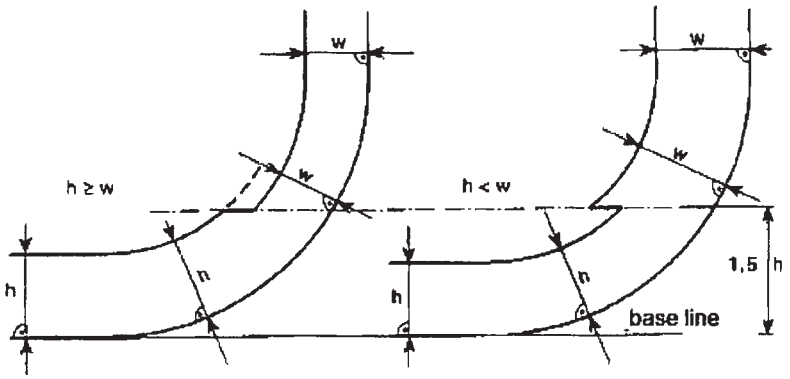


Figure 2 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraphs 7 and 8

9 Lines of oil fuel piping located at a distance from the ship's bottom of less than *h*, as defined in paragraph 6, or from the ship's side less than *w*, as defined in paragraphs 7 and 8 shall be fitted with valves or similar closing devices within or immediately adjacent to the oil fuel tank. These valves shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. The valves shall close in case of remote control system failure (fail in a closed position) and shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil fuel except that they may be opened during oil fuel transfer operations.

10 Suction wells in oil fuel tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and the bottom shell plating is not less than 0.5 h.

11 Alternatively to paragraphs 6 and either 7 or 8, ships shall comply with the accidental oil fuel outflow performance standard specified below:

.1 The level of protection against oil fuel pollution in the event of collision or grounding shall be assessed on the basis of the mean oil outflow parameter as follows:

$O_M < 0.0157\text{-}1.14E\text{-}6 \cdot C$ for $600\ m^3 \leq C < 5{,}000\ m^3$

$O_M < 0.010$ for $C \geq 5{,}000\ m^3$

Where O_M = mean oil outflow parameter;
C = total oil fuel volume.

.2 The following general assumption shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

.1 the ship shall be assumed loaded to the partial load line draught (d_P) without trim or heel;

.2 all oil fuel tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity;

.3 the nominal density of the oil fuel (ρ_n) shall generally be taken as $1{,}000\ kg/m^3$. If the density of the oil fuel is specifically restricted to a lesser value, the lesser value may be applied; and

.4 for the purpose of these outflow calculations, the permeability of each oil fuel tank shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

.3 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into a non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3
O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3
C = total oil fuel volume.

.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition, and
$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

.4 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = \sum_{1}^{n} P_{S(i)}\ O_{S(i)} \quad (m^3)$$

where:

i = each oil fuel tank under consideration;
n = total number of oil fuel tanks;
$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 11.6 of this regulation;
$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to oil fuel tank i, which is assumed equal to the total volume in oil fuel tank i at 98% filling.

.5 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

.1 $$O_{MB(0)} = \sum_{1}^{n} P_{B(i)}\ O_{B(i)}\ C_{DB(i)} \ (m^3)$$

where:

i = each oil fuel tank under consideration;
n = total number of oil fuel tanks;
$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from bottom damage, calculated in accordance with paragraph 11.7 of this regulation;
$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 11.5.3 of this regulation; and
$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 11.5.4.

.2 $$O_{MB(2.5)} = \sum_{1}^{n} P_{B(i)}\ O_{B(i)}\ C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

where:

i, n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above
$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m^3, after tidal change.

- 7 -

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each oil fuel tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the partial load line draught d_P.

.2 The oil fuel level after damage shall be calculated as follows:

$$h_F = \{(d_P + t_C - Z_l)\rho_S\}/\rho_n$$

where: h_F = the height of the oil fuel surface above Z_l, in m;
t_C = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;
Z_l = the height of the lowest point in the oil fuel tank above the baseline, in m;
ρ_S = density of seawater, to be taken as 1,025 kg/m^3; and,
ρ_n = nominal density of the oil fuel, as defined in 11.2.3.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for any tank bounding the bottom shell plating shall be taken not less than the following formula, but no more than the tank capacity:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

where:

H_W = 1.0 m, when $Y_B = 0$
H_W = $B_B/50$ but not greater than 0.4 m, when Y_B is greater than $B_B/5$ or 11.5 m, whichever is less

H_W is to be measured upwards from the midship flat bottom line. In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, H_W is to be measured from a line parallel to the midship flat bottom, as shown for distance "h" in Figure 1.

For Y_B values outboard $B_B/5$ or 11.5 m, whichever is less, H_W is to be linearly interpolated.

Y_B = the minimum value of Y_B over the length of the oil fuel tank, where at any given location, Y_B is the transverse distance between the side shell at waterline d_B and the tank at or below waterline d_B.

A = the maximum horizontal projected area of the oil fuel tank up to the level of H_W from the bottom of the tank.

- 8 -

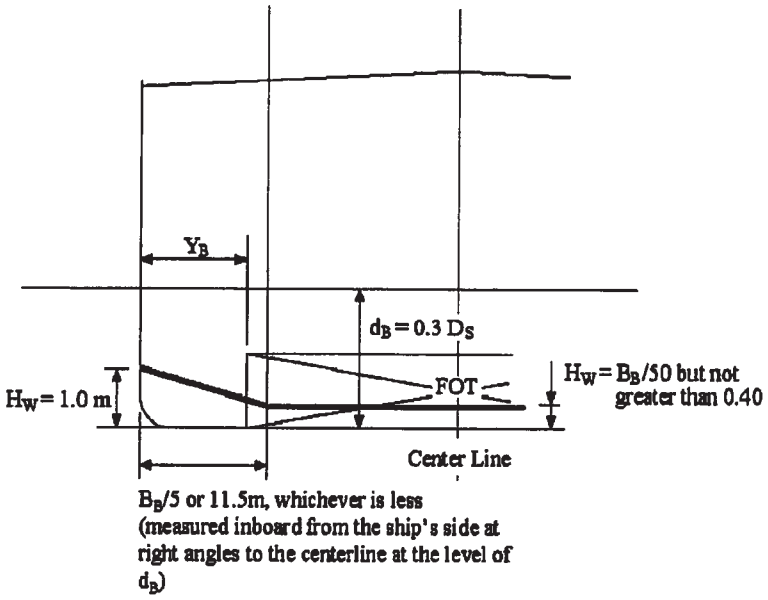


Figure 3 – Dimensions for calculation of the minimum oil outflow for the purpose of subparagraph 11.5.3.3

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from an oil fuel tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)}$ = 0.6 for oil fuel tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)}$ = 1 otherwise.

.6 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

where: P_{SL} = $(1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;
P_{SV} = $(1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u;
P_{ST} = $(1 - P_{Sy})$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y;

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} and P_{Sl} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in 11.6.3, and P_{Sy} shall be calculated from the formulas provided in 11.6.3, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;
P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;
P_{Sl} = probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = probability the damage will lie entirely above the tank; and
P_{Sy} = probability the damage will lie entirely outboard the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Z_l, Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from aft terminal of L to the aft most point on the compartment being considered, in m;
X_f = the longitudinal distance from aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in m;
Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in m. Where Z_l is greater than D_S, Z_l shall be taken as D_S;
Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in m. Where Z_u is greater than D_S, Z_u shall be taken as D_S; and,
y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell, in m[1].

In way of the turn of the bilge, y need not to be considered below a distance h above baseline, where h is lesser of B/10, 3 m or the top of the tank.

.3 Table of Probabilities for side damage

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

[1] For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that side. For asymmetrical arrangements reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ for $y/B_S \leq 0.05$
$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ \{(y/B_S) - 0.05\}$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$
$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (\ y/B_S - 0.1)$ for $y/B_S \geq 0.1$

P_{Sy} is not to be taken greater than 1.

.7 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

.1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$

where: $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;
$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probability the damage will extend into transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and
$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z;

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} and P_{Bs} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in 11.7.3, and P_{Bz} shall be calculated from the formulas provided in 11.7.3, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;
P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;
P_{Bp} = probability the damage will lie entirely to port of the tank;
P_{Bs} = probability the damage will lie entirely to starboard the tank; and
P_{Bz} = probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s and z shall be developed as follows:

X_a and X_f as defined in 11.6.2;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location.

- 11 -

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} shall be calculated as follows:

$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ for $z/D_S \leq 0.1$
$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ \{(z/D_S - 0.1)\}$ for $z/D_S > 0.1$
P_{Bz} is not to be taken greater than 1.

.8 For the purpose of maintenance and inspection, any oil fuel tanks that do not border the outer shell plating shall be located no closer to the bottom shell plating than the minimum value of *h* in paragraph 6 and no closer to the side shell plating than the applicable minimum value of *w* in paragraph 7 or 8.

12 In approving the design and construction of ships to be built in accordance with this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects, including the need for maintenance and inspection of wing and double bottom tanks or spaces."

3 Consequential amendments to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B)

The following new paragraph 2A is added to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B):

"2A.1 The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction) ☐

paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance). ☐

2A.2 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A. ☐"

4 Amendments to regulation 21

The text of existing paragraph 2.2 of regulation 21 on Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo is replaced by the following:

"oils, other than crude oils, having either a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or"

A1/U/3.38 (NV.3)

He has the honour to refer to the following resolution which was adopted by the Marine Environment Protection Committee at its fifty-fourth session on 24 March 2006:

Resolution MEPC.141(54)	-	Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (amendments to regulation I, addition to regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised Annex I of MARPOL 73.78)

The attention of the Secretary-General has been drawn to errors in the English text, which have been corrected as follows:

- In the Annex to the resolution, under the heading "**AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX I**", paragraph 1, "**Addition of paragraph 28.9 to regulation I,** in point .2 of the new paragraph 28.9, the word "keels" in the first line is replaced by the word "keel" and in the second line, the word "are" is replaced with by word "is"; and in point .4, the word "have" in the first line is replaced by the word "has".

The attention of the Secretary-General has also drawn to an error in the French text of the resolution, which has been corrected as follows:

- In the Annex to the resolution, under the heading "**AMENDEMENTS À L'ANNEXE I RÉVISÉE DE MARPOL**", paragraph 1 "**Adjonction d'un paragraphe 28.9 à la règle 1**", the word "pétrolier", which appears at the beginning and the end of the fist line of the new paragraph 28.9 is replaced by the word "navire".

Interested Governments are invited to take note of the above-mentioned corrections.

7 August 2009

RESOLUTION MEPC.143(54)
(adopted on 24 March 2006)

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

(Addition of regulation 13 to Annex IV of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 the proposed new regulation 13 of Annex IV of MARPOL 73/78 concerning port State control on operational requirements,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the new regulation 13 of Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex IV shall be deemed to have been accepted on 1 February 2007, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties to MARPOL 73/78 or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES Parties to MARPOL 73/78 to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2007 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

- 2 -

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX IV

The following new chapter 5 and regulation 13 are added after the existing regulation 12:

Chapter 5 – Port State Control

"Regulation 13 – Port State control on operational requirements

1. A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.

2. In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3. Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4. Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention."

RESOLUTION MEPC.154(55)
Adopted on 13 October 2006

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

(Designation of the Southern South African waters as a Special Area)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 proposed amendments to regulation 1 of the revised Annex I to MARPOL 73/78, with a view to designating the Southern South African waters as a Special Area,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 September 2007, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 March 2008 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED ANNEX I OF MARPOL 73/78

(Designation of the Southern South African waters as a Special Area)

A new subparagraph .10 is added to regulation 1.11 as follows:

".10 *the Southern South African waters* means the sea area enclosed by the following co-ordinates:

31° 14′ S; 017° 50′ E
31° 30′ S; 017° 12′ E
32° 00′ S; 017° 06′ E
32° 32′ S; 016° 52′ E
34° 06′ S; 017° 24′ E
36° 58′ S; 020° 54′ E
36° 00′ S; 022° 30′ E
35° 14′ S; 022° 54′ E
34° 30′ S; 026° 00′ E
33° 48′ S; 027° 25′ E
33° 27′ S; 027°12′ E"

RESOLUTION MEPC.164(56)

Adopted on 13 July 2007

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

(Reception facilities outside Special Areas and discharge of sewage)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 proposed amendments to regulation 38.2.5 of Annex I and regulation 11.1.1 of Annex IV to MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I and Annex IV of MARPOL 73/78, the texts of which are set out at Annex 1 and Annex 2 respectively 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 1 June 2008, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 December 2008 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annexes; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annexes.

ANNEX 1

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Reception facilities outside Special Areas)

Regulation 38.2.5 is replaced by the following:

"all ports in respect of oily bilge waters and other residues that cannot be discharged in accordance with regulations 15 and 34 of this Annex; and"

ANNEX 2

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

(Discharge of sewage)

Regulation 11.1.1 is replaced by the following:

".1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 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, or sewage originating from spaces containing living animals, 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"

RESOLUTION MEPC.176(58)

Adopted on 10 October 2008

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Revised MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI, entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships (hereinafter referred to as "Annex VI"), is added to the 1973 Convention,

HAVING CONSIDERED the draft amendments to MARPOL Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at 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 1 January 2010, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2010 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, marine diesel engine manufacturers, marine fuel suppliers and any other interested groups.

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX VI

Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

Chapter 1

General

Regulation 1
Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.

Regulation 2
Definitions

For the purpose of this Annex:

1 *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto MARPOL 73/78), and as modified by the Protocol of 1997, as 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.

2 *A similar stage of construction* means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

3 *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.

4 *Auxiliary control device* means a system, function, or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.

5 *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.

6 *Defeat device* means a device that measures, senses, or responds to operating variables (*e.g.*, engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system, such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

7 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

8 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.

9 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.

10 *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969 or any successor Convention.

11 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

12 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling, or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.

13 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

14 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied.

15 *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as 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.

16 *Ozone-depleting substances* means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annex A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane

Halon 1301 Bromotrifluoromethane

Halon 2402 1, 2-Dibromo -1, 1, 2, 2-tetraflouroethane (also known as Halon 114B2)

CFC-11 Trichlorofluoromethane

CFC-12 Dichlorodifluoromethane

CFC-113 1, 1, 2 – Trichloro – 1, 2, 2 – trifluoroethane

CFC-114 1, 2 – Dichloro –1, 1, 2, 2 – tetrafluoroethane

CFC-115 Chloropentafluoroethane

17 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

18 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

19 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.

20 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

21 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regulation 3
Exceptions and exemptions

General

1 Regulations of this Annex shall not apply to:

.1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

.2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

.2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

.1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 litres, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or

.2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 litres, the duration of the ship trial shall not exceed 5 years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from sea-bed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

.1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

.2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

.3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and

.4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Regulation 4
Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property, or resources, or those of other States.

Chapter 2

Survey, certification and means of control

Regulation 5
Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 4 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

.1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;

.2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008;

.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. 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; and

.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

5 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects 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, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6
Issue or endorsement of a Certificate

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

.1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI for such ship's administration shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Such certificate shall be issued or endorsed 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.

Regulation 7
Issue of a Certificate by another Party

1 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 issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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 a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

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

Regulation 8
Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 9
Duration and validity of Certificate

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

.1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

.2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and

.3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions 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. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and

.3 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 compliance with the requirements of regulation 5.4 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, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 10
Port State control on operational requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 11
Detection of violations and enforcement

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

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore 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 emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, 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 emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. 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 that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. 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.

6 The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

Chapter 3

Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12
Ozone-depleting substances

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or

.2 in the case of ships constructed before 19 May 2005, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 Installations that contain hydro-chlorofluorocarbons shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or

.2 in the case of ships constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.

6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing log-book or electronic recording system as approved by the Administration.

7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

.1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;

.2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;

.3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:

.3.1 deliberate; and

.3.2 non-deliberate;

.4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and

.5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

Regulation 13
Nitrogen oxides (NO_x)

Application

1.1 This regulation shall apply to:

.1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and

.2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

.1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies, or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and

.2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

.1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or

.2 any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or

.3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, in the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in paragraph 5.1.1 of this regulation.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

.1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

.2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45\ n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.1.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

.1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

.2 is subject to the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation when the ship is operating in an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation; and

.3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation.

5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship.

Emission control area

6 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

.1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the approved method; or

.2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship which falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a ship with a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification:

.1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and

.2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this paragraph and the cost of purchasing and installing such approved method.

Certification

8 The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing, and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Review

10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods (effective date) set forth in that paragraph.

Regulation 14
Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

.1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;

.2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and

.3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.

2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization.

Requirements within emission control areas

3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; and

.2 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

4 While ships are operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

.1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;

.2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and

.3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-oil-change-over operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3.2 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

Review provision

8 A review of the standard set forth in paragraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

.1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of this regulation that exist at the time that the review is conducted;

.2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and

.3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising of representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that paragraph shall become effective on 1 January 2025.

Regulation 15
Volatile organic compounds (VOCs)

1 If the emissions of VOCs from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration. Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

.1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;

.2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;

.3 identify a person responsible for implementing the plan; and

.4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French, or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.

Regulation 16
Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

.1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;

.2 polychlorinated biphenyls (PCBs);

.3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;

.4 refined petroleum products containing halogen compounds;

.5 sewage sludge and sludge oil either of which is not generated on board the ship; and

.6 exhaust gas cleaning system residues.

3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerator for which an IMO Type Approval Certificates have been issued.

4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

5 Nothing in this regulation neither:

.1 affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, nor

.2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization; or

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.

8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17
Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

.1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system,

without causing undue delay to ships; and

.3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

2 If a particular port or terminal of a Party is – taking into account the guidelines to be developed by the Organization – remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18
Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

.1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and

.2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

.1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:

.1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

.1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and

.1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:

.1.3.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

.1.3.2 is harmful to personnel, or

.1.3.3 contributes overall to additional air pollution;

.2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

.2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

.2.2 cause an engine to exceed the applicable NO_x emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;

.2.3 contain inorganic acid; or

.2.3.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or

.2.3.2 be harmful to personnel, or

.2.3.3 contribute overall to additional air pollution.

4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquefied natural gas, compressed natural gas or liquefied petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.

5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

7.2 The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If an Administration requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

.1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;

.2 require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;

.3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;

.4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

.5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and

.6 inform the Organization for transmission to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

.1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and

.2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

- 27 -

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate
(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related 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)

Particulars of ship*

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

IMO Number+ .....

---

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\+ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 28 -

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

This Certificate is valid until .....* subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy): ....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

- 29 -

Endorsement for annual and intermediate surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

- 30 -

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.

- 31 -

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):.....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

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

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

- 32 -

SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IAPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes:	
1	This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2	The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3	Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4	Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 IMO number .....

1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.4 Length (L) # metres .....

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2 Control of emissions from ships

2.1 *Ozone-depleting substances (regulation 12)*

2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.1.2 The following systems containing (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.2 *Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)*

2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship comply with the applicable emission limit of regulation 13 in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008:

		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
Manufacturer and model							
Serial number							
Use							
Power output (kW)							
Rated speed (rpm)							
Date of installation (dd/mm/yyyy)							
Date of major conversion (dd/mm/yyyy)	According to Reg. 13.2.2						
	According to Reg. 13.2.3						
Exempted by regulation 13.1.1.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier I Reg.13.3		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier II Reg.13.4		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier II Reg. 13.2.2 or 13.5.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier III Reg.13.5.1.1		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method exists		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method not commercially available		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method installed		☐	☐	☐	☐	☐	☐

- 34 -

2.3 *Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)*

2.3.1 When the ship operates within an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes; or..... ☐

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 ..... ☐

2.4 *Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)*

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585. ..... ☐

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan ..... ☐

2.4.2.2 VOC management plan approval reference: .....

2.5 *Shipboard incineration (regulation 16)*

The ship has an incinerator:

.1 installed on or after 1 January 2000 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended ..... ☐

.2 installed before 1 January 2000 which complies with:

.2.1 resolution MEPC.59(33) ..... ☐

.2.2 resolution MEPC.76(40) ..... ☐

2.6 *Equivalents (regulation 4)*

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

- 35 -

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

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy): ....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

- 36 -

Appendix II

Test cycles and weighting factors
(Regulation 13)

The following test cycles and weighing factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

.1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied;

.2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied;

.3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied;

.4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied; and

.5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main* and *propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

- 37 -

Test cycle for *variable-speed and -load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

.1 The 10% mode point in the D2 test cycle.

.2 The 10% mode point in the C1 test cycle.

.3 The idle mode point in the C1 test cycle.

- 38 -

Appendix III

Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)

1 *Objectives*

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 *Process for the designation of emission control areas*

2.1 A proposal to the Organization for designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 *Criteria for designation of an emission control area*

3.1 The proposal shall include:

.1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;

.2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);

.3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;

.4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts to terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;

.5 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;

.6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;

.7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and

.8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 ***Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the organization***

4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.

4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 ***Operation of emission control areas***

5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV

Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)

1 Ships' incinerators described in regulation 16.6.1 on board shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO); 5% waste lubricating oil; and 20% emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing; approx. 30% paper, " 40% cardboard, " 10% rags, " 20% plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O_2 in combustion chamber:	6 – 12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelman 1 (20% opacity)(a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850 – 1200°C

- 41 -

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15°C, kg/m^3*

Sulphur content (% m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with the applicable paragraph of regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this Annex.

---

* Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

** Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

- 42 -

Appendix VI

Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to and used on board ships is compliant with the sulphur limits required by regulation 14 of Annex VI.

1 ***General Requirements***

1.1 The representative fuel oil sample, which is required by paragraph 8.1 of regulation 18 (the "MARPOL sample") shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil supplied to a ship.

1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited* for the purpose of conducting the tests.

2 ***Verification procedure stage 1***

2.1 The MARPOL sample shall be delivered by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

.1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;

.2 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample is that it has not been broken; and

.3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.

2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

.1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;

.2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and

.3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

* Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.

2.4 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "A" and "B":

.1 If the results of "A" and "B" are within the repeatability (*r*) of the test method, the results shall be considered valid.

.2 If the results of "A" and "B" are not within the repeatability (*r*) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new sub-samples have been taken.

2.5 If the test results of "A" and "B" are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as "X":

.1 If the result of "X" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.

.2 If the result of "X" is greater than the applicable limit required by Annex VI, verification procedure stage 2 should be conducted; however, if the result of "X" is greater than the specification limit by 0.59*R* (where *R* is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

3 ***Verification Procedure Stage 2***

3.1 If stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.

3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:

.1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 and the sample label on the test record;

.2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and

.3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

3.3 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "C" and "D":

.1 If the results of "C" and "D" are within the repeatability (*r*) of the test method, the results shall be considered valid.

.2 If the results of "C" and "D" are not within the repeatability (*r*) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 above after the new sub-samples have been taken.

3.4 If the test results of "C" and "D" are valid, and the results of "A", "B", "C", and "D" are within the reproducibility (*R*) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as "Y":

.1 If the result of "Y" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.

.2 If the result of "Y" is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.

3.5 If the result of "A", "B", "C" and "D" are not within the reproducibility (*R*) of the test method then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.

3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

RESOLUTION MEPC.186(59)
Adopted on 17 July 2009

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

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B, 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 1 July 2010 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL and Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

1 A new chapter 8 is added:

"CHAPTER 8 – PREVENTION OF POLLUTION DURING TRANSFER OF OIL CARGO BETWEEN OIL TANKERS AT SEA

Regulation 40
Scope of application

1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012. However, STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under regulation 41.1 shall be in accordance with the STS operations Plan as far as possible.

2 The regulations contained in this chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.

4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.

5 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations where either of the ships involved is a 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 State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.

Regulation 41
General Rules on safety and environmental protection

1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.

2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization. The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.

3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.

4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization.

5 Records of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

Regulation 42
Notification

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation shall include at least the following:

.1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;

.2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;

.3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;

.4 oil type and quantity;

.5 planned duration of the STS operations;

.6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and

.7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.

3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation."

2 *In the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, new section 8A is added as follows:*

"**8A Ship-to-ship oil transfer operations at sea**
(regulation 41)

8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41."

RESOLUTION MEPC.187(59)
Adopted on 17 July 2009

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

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning regulations 1, 12, 13, 17 and 38 and the Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II, 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 1 July 2010 unless prior, to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

Annex 1

AMENDMENTS TO REGULATIONS 1, 12, 13, 17 AND 38 OF MARPOL ANNEX I

Regulation 1 – Definitions

1 The following new subparagraphs .31, .32, .33 and .34 are added after existing subparagraph .30:

".31 **Oil residue (sludge)** means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.

.32 **Oil residue (sludge) tank means** a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.

.33 **Oily bilge water** means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.

.34 **Oily bilge water holding tank** means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal."

Regulation 12 – Tanks for oil residues (sludge)

2 Paragraph 1 is amended to read as follows:

"1 Every ship of 400 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 oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex."

3 The following new paragraph 2 is inserted, after the existing paragraph 1:

"2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):

.1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and

.2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system."

4 Existing paragraphs 2 and 3 are renumbered 3 and 4, respectively.

Regulations 12, 13, 17 and 38

5 The word "sludge" in regulations 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 and 38.7 is replaced by the words "oil residue (sludge)".

6 The words "and other oil residues" in regulation 17.2.3 are deleted.

Annex 2

AMENDMENTS TO THE SUPPLEMENT TO THE IOPP CERTIFICATE FORM A (SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS) AND FORM B (OIL TANKERS)

1 The existing Section 3 of the Supplement to the IOPP Certificate, Form A and Form B, is replaced by the following:

"**3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)**

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m^3)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
		Total volume: ..... m^3	

3.2 Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge), maximum capacity kW or kcal/h (delete as appropriate) ..... ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) ..... ☐

3.2.3 Other acceptable means, state which ..... ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m^3)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
		Total volume: ..... m^3	

"

2 The term "(double bottom requirements)" at the end of paragraph 5.8.2 of Form B is deleted.

- 5 -

3 Paragraphs 5.8.5 and 5.8.7 are replaced by the following:

"5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 (check which box(es) apply):

.1	The ship is less than 5,000 tonnes deadweight	☐
.2	The ship complies with regulation 20.1.2	☐
.3	The ship complies with regulation 20.1.3	☐"

"5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 (check which box(es) apply):

.1	The ship is less than 600 tonnes deadweight	☐
.2	The ship complies with regulation 19 (Deadweight tonnes ≥ 5,000)	☐
.3	The ship complies with regulation 21.1.2	☐
.4	The ship complies with regulation 21.4.2 (600 ≤ Deadweight tonnes < 5,000)	☐
.5	The ship does not carry "heavy grade oil" as defined in regulation 21.2 of MARPOL Annex I	☐"

4 Delete paragraph 6.1.5.4 from the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate, Form B.

- 6 -

Annex 3

AMENDMENTS TO THE OIL RECORD BOOK PARTS I AND II

1 Sections (A) to (H) of the Oil Record Book Part I are replaced by the following:

"(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 Cleaning process:
.1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
.2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m^3);
.3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred and the quantity in m^3.
4 Ballasting:
.1 position of ship and time at start and end of ballasting;
.2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section (A)

5 Identity of tank(s).
6 Position of ship at start of discharge.
7 Position of ship on completion of discharge.
8 Ship's speed(s) during discharge.
9 Method of discharge:
.1 through 15 ppm equipment;
.2 to reception facilities.
10 Quantity discharged, in m^3.

(C) Collection, transfer and disposal of oil residues (sludge)

11 Collection of oil residues (sludge).
Quantities of oil residues (sludge) retained on board. The quantity should be recorded weekly (this means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week):
.1 identity of tank(s)
.2 capacity of tank(s) ..... m^3
.3 total quantity of retention ..... m^3
.4 quantity of residue collected by manual operation ..... m^3
(Operator initiated manual collections where oil residue (sludge) is transferred into the oil residue (sludge) holding tank(s).)

12 Methods of transfer or disposal of oil residues (sludge).
State quantity of oil residues transferred or disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:
.1 to reception facilities (identify port);
.2 to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
.3 incinerated (indicate total time of operation);
.4 other method (state which).

(D) Non-automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13 Quantity discharged, transferred or disposed of, in m^3.
14 Time of discharge, transfer or disposal (start and stop).
15 Method of discharge, transfer, or disposal:
.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
.2 to reception facilities (identify port)[2];
.3 to slop tank or holding tank or other tank(s) (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in m^3).

(E) Automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16 Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17 Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18 Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19 Time of system failure.
20 Time when system has been made operational.
21 Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22 Time of occurrence.
23 Place or position of ship at time of occurrence.
24 Approximate quantity and type of oil.
25 Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26 Bunkering:
.1 Place of bunkering.
.2 Time of bunkering.
.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).”

2 Section (J) of the Oil Record Book Part II is replaced by the following:

"**(J) Collection, transfer and disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with**

55 Identity of tanks.
56 Quantity transferred or disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3.)
57 Method of transfer or disposal:
.1 disposal to reception facilities (identify port and quantity involved);
.2 mixed with cargo (state quantity);
.3 transferred to or from (an)other tank(s) including transfer from machinery space oil residue (sludge) and oily bilge water tanks (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and
.4 other method (state which); state quantity disposed of in m^3."

RESOLUTION MEPC.189(60)
Adopted on 26 March 2010

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

(Addition of a new chapter 9 to MARPOL Annex I)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 draft amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 9 on Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area;

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 1 February 2011 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2011 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I TO ADD CHAPTER 9 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE USE OR CARRIAGE OF OILS IN THE ANTARCTIC AREA

A new chapter 9 is added as follows:

"CHAPTER 9 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE USE OR CARRIAGE OF OILS IN THE ANTARCTIC AREA

Regulation 43
Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

1 With the exception of vessels engaged in securing the safety of ships or in a search and rescue operation, the carriage in bulk as cargo or carriage and use as fuel of the following:

.1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3;

.2 oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or

.3 bitumen, tar and their emulsions,

shall be prohibited in the Antarctic area, as defined in Annex I, regulation 1.11.7.

2 When prior operations have included the carriage or use of oils listed in paragraphs 1.1 to 1.3 of this regulation, the cleaning or flushing of tanks or pipelines is not required."

RESOLUTION MEPC.190(60)
Adopted on 26 March 2010

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(North American Emission Control Area)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and that, following its deemed acceptance on 1 January 2010, will enter into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at 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 1 February 2011, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2011 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13, 14 AND NEW APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 Paragraph 6 of regulation 13 is amended as follows:

"6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.2 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

2 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

3 New appendix VII is added as follows:

"***Appendix VII***
North American Emission Control Area
(Regulation 13.6 and regulation 14.3)

The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32° 32′ 10″ N.	117° 06′ 11″ W.
2	32° 32′ 04″ N.	117° 07′ 29″ W.
3	32° 31′ 39″ N.	117° 14′ 20″ W.
4	32° 33′ 13″ N.	117° 15′ 50″ W.
5	32° 34′ 21″ N.	117° 22′ 01″ W.
6	32° 35′ 23″ N.	117° 27′ 53″ W.
7	32° 37′ 38″ N.	117° 49′ 34″ W.
8	31° 07′ 59″ N.	118° 36′ 21″ W.
9	30° 33′ 25″ N.	121° 47′ 29″ W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.

- 5 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
9	54° 23′ 21″ N.	50° 17′ 44″ W.
10	53° 44′ 54″ N.	50° 07′ 17″ W.
11	53° 04′ 59″ N.	50° 10′ 05″ W.
12	52° 20′ 06″ N.	49° 57′ 09″ W.
13	51° 34′ 20″ N.	48° 52′ 45″ W.
14	50° 40′ 15″ N.	48° 16′ 04″ W.
15	50° 02′ 28″ N.	48° 07′ 03″ W.
16	49° 24′ 03″ N.	48° 09′ 35″ W.
17	48° 39′ 22″ N.	47° 55′ 17″ W.
18	47° 24′ 25″ N.	47° 46′ 56″ W.
19	46° 35′ 12″ N.	48° 00′ 54″ W.
20	45° 19′ 45″ N.	48° 43′ 28″ W.
21	44° 43′ 38″ N.	49° 16′ 50″ W.
22	44° 16′ 38″ N.	49° 51′ 23″ W.
23	43° 53′ 15″ N.	50° 34′ 01″ W.
24	43° 36′ 06″ N.	51° 20′ 41″ W.
25	43° 23′ 59″ N.	52° 17′ 22″ W.
26	43° 19′ 50″ N.	53° 20′ 13″ W.
27	43° 21′ 14″ N.	54° 09′ 20″ W.
28	43° 29′ 41″ N.	55° 07′ 41″ W.
29	42° 40′ 12″ N.	55° 31′ 44″ W.
30	41° 58′ 19″ N.	56° 09′ 34″ W.
31	41° 20′ 21″ N.	57° 05′ 13″ W.
32	40° 55′ 34″ N.	58° 02′ 55″ W.
33	40° 41′ 38″ N.	59° 05′ 18″ W.
34	40° 38′ 33″ N.	60° 12′ 20″ W.
35	40° 45′ 46″ N.	61° 14′ 03″ W.
36	41° 04′ 52″ N.	62° 17′ 49″ W.
37	40° 36′ 55″ N.	63° 10′ 49″ W.
38	40° 17′ 32″ N.	64° 08′ 37″ W.
39	40° 07′ 46″ N.	64° 59′ 31″ W.
40	40° 05′ 44″ N.	65° 53′ 07″ W.
41	39° 58′ 05″ N.	65° 59′ 51″ W.
42	39° 28′ 24″ N.	66° 21′ 14″ W.
43	39° 01′ 54″ N.	66° 48′ 33″ W.
44	38° 39′ 16″ N.	67° 20′ 59″ W.
45	38° 19′ 20″ N.	68° 02′ 01″ W.
46	38° 05′ 29″ N.	68° 46′ 55″ W.
47	37° 58′ 14″ N.	69° 34′ 07″ W.
48	37° 57′ 47″ N.	70° 24′ 09″ W.
49	37° 52′ 46″ N.	70° 37′ 50″ W.
50	37° 18′ 37″ N.	71° 08′ 33″ W.
51	36° 32′ 25″ N.	71° 33′ 59″ W.
52	35° 34′ 58″ N.	71° 26′ 02″ W.
53	34° 33′ 10″ N.	71° 37′ 04″ W.
54	33° 54′ 49″ N.	71° 52′ 35″ W.
55	33° 19′ 23″ N.	72° 17′ 12″ W.
56	32° 45′ 31″ N.	72° 54′ 05″ W.
57	31° 55′ 13″ N.	74° 12′ 02″ W.
58	31° 27′ 14″ N.	75° 15′ 20″ W.
59	31° 03′ 16″ N.	75° 51′ 18″ W.
60	30° 45′ 42″ N.	76° 31′ 38″ W.
61	30° 12′ 48″ N.	77° 18′ 29″ W.

- 6 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
62	29° 25′ 17″ N.	76° 56′ 42″ W.
63	28° 36′ 59″ N.	76° 47′ 60″ W.
64	28° 17′ 13″ N.	76° 40′ 10″ W.
65	28° 17′ 12″ N.	79° 11′ 23″ W.
66	27° 52′ 56″ N.	79° 28′ 35″ W.
67	27° 26′ 01″ N.	79° 31′ 38″ W.
68	27° 16′ 13″ N.	79° 34′ 18″ W.
69	27° 11′ 54″ N.	79° 34′ 56″ W.
70	27° 05′ 59″ N.	79° 35′ 19″ W.
71	27° 00′ 28″ N.	79° 35′ 17″ W.
72	26° 55′ 16″ N.	79° 34′ 39″ W.
73	26° 53′ 58″ N.	79° 34′ 27″ W.
74	26° 45′ 46″ N.	79° 32′ 41″ W.
75	26° 44′ 30″ N.	79° 32′ 23″ W.
76	26° 43′ 40″ N.	79° 32′ 20″ W.
77	26° 41′ 12″ N.	79° 32′ 01″ W.
78	26° 38′ 13″ N.	79° 31′ 32″ W.
79	26° 36′ 30″ N.	79° 31′ 06″ W.
80	26° 35′ 21″ N.	79° 30′ 50″ W.
81	26° 34′ 51″ N.	79° 30′ 46″ W.
82	26° 34′ 11″ N.	79° 30′ 38″ W.
83	26° 31′ 12″ N.	79° 30′ 15″ W.
84	26° 29′ 05″ N.	79° 29′ 53″ W.
85	26° 25′ 31″ N.	79° 29′ 58″ W.
86	26° 23′ 29″ N.	79° 29′ 55″ W.
87	26° 23′ 21″ N.	79° 29′ 54″ W.
88	26° 18′ 57″ N.	79° 31′ 55″ W.
89	26° 15′ 26″ N.	79° 33′ 17″ W.
90	26° 15′ 13″ N.	79° 33′ 23″ W.
91	26° 08′ 09″ N.	79° 35′ 53″ W.
92	26° 07′ 47″ N.	79° 36′ 09″ W.
93	26° 06′ 59″ N.	79° 36′ 35″ W.
94	26° 02′ 52″ N.	79° 38′ 22″ W.
95	25° 59′ 30″ N.	79° 40′ 03″ W.
96	25° 59′ 16″ N.	79° 40′ 08″ W.
97	25° 57′ 48″ N.	79° 40′ 38″ W.
98	25° 56′ 18″ N.	79° 41′ 06″ W.
99	25° 54′ 04″ N.	79° 41′ 38″ W.
100	25° 53′ 24″ N.	79° 41′ 46″ W.
101	25° 51′ 54″ N.	79° 41′ 59″ W.
102	25° 49′ 33″ N.	79° 42′ 16″ W.
103	25° 48′ 24″ N.	79° 42′ 23″ W.
104	25° 48′ 20″ N.	79° 42′ 24″ W.
105	25° 46′ 26″ N.	79° 42′ 44″ W.
106	25° 46′ 16″ N.	79° 42′ 45″ W.
107	25° 43′ 40″ N.	79° 42′ 59″ W.
108	25° 42′ 31″ N.	79° 42′ 48″ W.
109	25° 40′ 37″ N.	79° 42′ 27″ W.
110	25° 37′ 24″ N.	79° 42′ 27″ W.
111	25° 37′ 08″ N.	79° 42′ 27″ W.
112	25° 31′ 03″ N.	79° 42′ 12″ W.
113	25° 27′ 59″ N.	79° 42′ 11″ W.
114	25° 24′ 04″ N.	79° 42′ 12″ W.

- 7 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
115	25° 22′ 21″ N.	79° 42′ 20″ W.
116	25° 21′ 29″ N.	79° 42′ 08″ W.
117	25° 16′ 52″ N.	79° 41′ 24″ W.
118	25° 15′ 57″ N.	79° 41′ 31″ W.
119	25° 10′ 39″ N.	79° 41′ 31″ W.
120	25° 09′ 51″ N.	79° 41′ 36″ W.
121	25° 09′ 03″ N.	79° 41′ 45″ W.
122	25° 03′ 55″ N.	79° 42′ 29″ W.
123	25° 02′ 60″ N.	79° 42′ 56″ W.
124	25° 00′ 30″ N.	79° 44′ 05″ W.
125	24° 59′ 03″ N.	79° 44′ 48″ W.
126	24° 55′ 28″ N.	79° 45′ 57″ W.
127	24° 44′ 18″ N.	79° 49′ 24″ W.
128	24° 43′ 04″ N.	79° 49′ 38″ W.
129	24° 42′ 36″ N.	79° 50′ 50″ W.
130	24° 41′ 47″ N.	79° 52′ 57″ W.
131	24° 38′ 32″ N.	79° 59′ 58″ W.
132	24° 36′ 27″ N.	80° 03′ 51″ W.
133	24° 33′ 18″ N.	80° 12′ 43″ W.
134	24° 33′ 05″ N.	80° 13′ 21″ W.
135	24° 32′ 13″ N.	80° 15′ 16″ W.
136	24° 31′ 27″ N.	80° 16′ 55″ W.
137	24° 30′ 57″ N.	80° 17′ 47″ W.
138	24° 30′ 14″ N.	80° 19′ 21″ W.
139	24° 30′ 06″ N.	80° 19′ 44″ W.
140	24° 29′ 38″ N.	80° 21′ 05″ W.
141	24° 28′ 18″ N.	80° 24′ 35″ W.
142	24° 28′ 06″ N.	80° 25′ 10″ W.
143	24° 27′ 23″ N.	80° 27′ 20″ W.
144	24° 26′ 30″ N.	80° 29′ 30″ W.
145	24° 25′ 07″ N.	80° 32′ 22″ W.
146	24° 23′ 30″ N.	80° 36′ 09″ W.
147	24° 22′ 33″ N.	80° 38′ 56″ W.
148	24° 22′ 07″ N.	80° 39′ 51″ W.
149	24° 19′ 31″ N.	80° 45′ 21″ W.
150	24° 19′ 16″ N.	80° 45′ 47″ W.
151	24° 18′ 38″ N.	80° 46′ 49″ W.
152	24° 18′ 35″ N.	80° 46′ 54″ W.
153	24° 09′ 51″ N.	80° 59′ 47″ W.
154	24° 09′ 48″ N.	80° 59′ 51″ W.
155	24° 08′ 58″ N.	81° 01′ 07″ W.
156	24° 08′ 30″ N.	81° 01′ 51″ W.
157	24° 08′ 26″ N.	81° 01′ 57″ W.
158	24° 07′ 28″ N.	81° 03′ 06″ W.
159	24° 02′ 20″ N.	81° 09′ 05″ W.
160	23° 59′ 60″ N.	81° 11′ 16″ W.
161	23° 55′ 32″ N.	81° 12′ 55″ W.
162	23° 53′ 52″ N.	81° 19′ 43″ W.
163	23° 50′ 52″ N.	81° 29′ 59″ W.
164	23° 50′ 02″ N.	81° 39′ 59″ W.
165	23° 49′ 05″ N.	81° 49′ 59″ W.
166	23° 49′ 05″ N.	82° 00′ 11″ W.
167	23° 49′ 42″ N.	82° 09′ 59″ W.

- 8 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.

- 9 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
8	25° 13′ 41″ N.	157° 54′ 13″ W.
9	25° 25′ 31″ N.	158° 30′ 36″ W.
10	25° 31′ 19″ N.	159° 09′ 47″ W.
11	25° 30′ 31″ N.	159° 54′ 21″ W.
12	25° 21′ 53″ N.	160° 39′ 53″ W.
13	25° 00′ 06″ N.	161° 38′ 33″ W.
14	24° 40′ 49″ N.	162° 13′ 13″ W.
15	24° 15′ 53″ N.	162° 43′ 08″ W.
16	23° 40′ 50″ N.	163° 13′ 00″ W.
17	23° 03′ 20″ N.	163° 32′ 58″ W.
18	22° 20′ 09″ N.	163° 44′ 41″ W.
19	21° 36′ 45″ N.	163° 46′ 03″ W.
20	20° 55′ 26″ N.	163° 37′ 44″ W.
21	20° 13′ 34″ N.	163° 19′ 13″ W.
22	19° 39′ 03″ N.	162° 53′ 48″ W.
23	19° 09′ 43″ N.	162° 20′ 35″ W.
24	18° 39′ 16″ N.	161° 19′ 14″ W.
25	18° 30′ 31″ N.	160° 38′ 30″ W.
26	18° 29′ 31″ N.	159° 56′ 17″ W.
27	18° 10′ 41″ N.	159° 14′ 08″ W.
28	17° 31′ 17″ N.	158° 56′ 55″ W.
29	16° 54′ 06″ N.	158° 30′ 29″ W.
30	16° 25′ 49″ N.	157° 59′ 25″ W.
31	15° 59′ 57″ N.	157° 17′ 35″ W.
32	15° 40′ 37″ N.	156° 21′ 06″ W.
33	15° 37′ 36″ N.	155° 22′ 16″ W.
34	15° 43′ 46″ N.	154° 46′ 37″ W.
35	15° 55′ 32″ N.	154° 13′ 05″ W.
36	16° 46′ 27″ N.	152° 49′ 11″ W.
37	17° 33′ 42″ N.	152° 00′ 32″ W.
38	18° 30′ 16″ N.	151° 30′ 24″ W.
39	19° 02′ 47″ N.	151° 22′ 17″ W.
40	19° 34′ 46″ N.	151° 19′ 47″ W.
41	20° 07′ 42″ N.	151° 22′ 58″ W.
42	20° 38′ 43″ N.	151° 31′ 36″ W.
43	21° 29′ 09″ N.	151° 59′ 50″ W.
44	22° 06′ 58″ N.	152° 31′ 25″ W.
45	22° 32′ 54″ N.	153° 00′ 33″ W.

(end of text)"

RESOLUTION MEPC.193(61)

Adopted on 1 October 2010

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

(Revised MARPOL Annex III)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 draft amendments to Annex III of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 July 2013 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2014 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX III

The existing text of MARPOL Annex III, as adopted by resolution MEPC.156(55), is replaced by the following:

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM

Regulation 1
Application

1 Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

.1 For the purpose of this Annex, "harmful substances" are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the Appendix of this Annex.

.2 For the purposes of this Annex, "packaged form" is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

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

4 For the purposes of this Annex, empty packagings 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 harmful to the marine environment.

5 The requirements of this Annex do not apply to ship's stores and equipment.

Regulation 2
Packing

Packages shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment, having regard to their specific contents.

Regulation 3
Marking and labelling

1 Packages containing a harmful substance shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a harmful substance in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code.

2 The method of affixing marks or labels on packages containing a harmful substance shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code.

Regulation 4
Documentation

1 Transport information relating to the carriage of harmful substances shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code and shall be made available to the person or organization designated by the port State authority.

2 Each ship carrying harmful substances shall have a special list, manifest or stowage plan setting forth, in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code, the harmful substances on board and the location thereof. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

Regulation 5
Stowage

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

Regulation 6
Quantity limitations

Certain harmful substances 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 substances.

Regulation 7
Exceptions

1 Jettisoning of harmful substances carried in packaged form 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
Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex.

2 Where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances, the Party shall take such steps, including carrying out detailed inspection and, if required, will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

- 5 -

APPENDIX TO ANNEX III

Criteria for the identification of harmful substances in packaged form

For the purposes of this Annex, substances identified by any one of the following criteria are harmful substances:

(a) Acute (short-term) aquatic hazard

Category: Acute 1	
96 hr LC_{50} (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC_{50} (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC_{50} (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

(b) Long-term aquatic hazard

(i) Non-rapidly degradable substances for which there are adequate chronic toxicity data available

Category Chronic 1:	
Chronic NOEC or EC_x (for fish)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for crustacea)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.1 mg/l
Category Chronic 2:	
Chronic NOEC or EC_x (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

(ii) Rapidly degradable substances for which there are adequate chronic toxicity data available

Category Chronic 1:	
Chronic NOEC or EC_x (for fish)	≤ 0.01 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for crustacea)	≤ 0.01 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.01 mg/l
Category Chronic 2:	
Chronic NOEC or EC_x (for fish)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for crustacea)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC_x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.1 mg/l

(iii) Substances for which adequate chronic toxicity data are not available

Category Chronic 1:	
96 hr LC_{50} (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC_{50} (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC_{50} (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l
and the substance is not rapidly degradable and/or the experimentally determined BCF is ≥ 500 (or, if absent the log K_{ow} ≥ 4).	
Category Chronic 2:	
96 hr LC_{50} (for fish)	>1 mg/l but ≤ 10 mg/l and/or
48 hr EC_{50} (for crustacea)	>1 mg/l but ≤ 10 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC_{50} (for algae or other aquatic plants)	>1 mg/l but ≤ 10 mg/l
and the substance is not rapidly degradable and/or the experimentally determined BCF is ≥ 500 (or, if absent, the log K_{ow} ≥ 4).	

Additional guidance on the classification process for substances and mixtures is included in the IMDG Code.

RESOLUTION MEPC.194(61)

Adopted on 1 October 2010

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Revised form of Supplement to the IAPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at 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 1 August 2011, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 February 2012 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO APPENDIX I OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

(REVISED FORM OF SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE)

Paragraph 2.3 of the form of Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate is amended as follows:

"2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

- 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or ☐
- 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or ☐
- 0.50% m/m, and/or ☐

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

- 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or ☐
- 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or ☐
- 0.50% m/m ☐

2.3.2 When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

- 1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or ☐
- 0.10% m/m, and/or ☐

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:

- 1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or ☐
- 0.10% m/m ☐

"

RESOLUTION MEPC.200(62)

Adopted on 15 July 2011

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

(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex IV)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 draft amendments to Annex IV of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

1 *New paragraphs 5bis, 7bis, and 7ter are added to regulation 1*:

"5*bis* *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 sewage is required.

The special areas are:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I; and

.2 any other sea area designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of special areas with respect to prevention of pollution by sewage from ships.

7*bis* A *passenger* means every person other than:

.1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

.2 a child under one year of age.

7*ter* A *passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.

For the application of regulation 11.3, a *new passenger ship* is a passenger ship:

.1 for which the building contract is placed or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in a similar stage of construction, on or after 1 January 2016; or

.2 the delivery of which is two years or more after 1 January 2016.

An *existing passenger ship* is a passenger ship which is not a new passenger ship."

2 *New paragraph 2 is added to regulation 9*:

"2 By derogation from paragraph 1, every passenger ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex, and for which regulation 11.3 applies while in a special area, shall be equipped with one of the following sewage systems:

.1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization, or

.2 a holding tank of the capacity 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 be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents."

3 *Regulation 11 is replaced by the following*:

Regulation 11
Discharge of sewage

"*A Discharge of sewage from ships other than passenger ships in all areas and discharge of sewage from passenger ships outside special areas*

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 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, or sewage originating from spaces containing living animals, 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

.2 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 9.1.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

B Discharge of sewage from passenger ships within a special area

3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area shall be prohibited:

a) for new passenger ships on, or after 1 January 2016, subject to paragraph 2 of regulation 12*bis*; and

b) for existing passenger ships on, or after 1 January 2018, subject to paragraph 2 of regulation 12*bis*,

except when the following conditions are satisfied:

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 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

C General requirements

4 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of the present Convention, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex."

4 *New regulation 12bis is added as follows*:

"12*bis* Reception facilities for passenger ships in Special Areas

1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that:

.1 facilities for the reception of sewage are provided in ports and terminals which are in a special area and which are used by passenger ships;

.2 the facilities are adequate to meet the needs of those passenger ships; and

.3 the facilities are operated so as not to cause undue delay to those passenger ships.

2 The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to paragraph 1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications in accordance with paragraph 1 of this regulation, the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 11.3 in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than 12 months in advance of that date. Until the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 11.1 of this Annex."

- 5 -

AMENDMENTS TO THE
FORM OF INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

1 *The following text is added under the heading "Particulars of ship":*

Type of ship for the application of regulation 11.3:*

New/Existing passenger ship

Ship other than a passenger ship

2 *Paragraph *1.1. is amended to read as follows:*

*1.1. 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 effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the guidelines developed by the Organization.

* Delete as appropriate

27 June 2014

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

Correction of editorial errors in the text of the 2011 amendments to the annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Special Area provisions and the designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex IV) (MEPC.200(62))

The Secretary-General of the International Maritime Organization has the honour to refer to the certified copy of the amendments to the annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), adopted by the Marine Environment Protection Committee (resolution MEPC.200(62)). A copy of the certified text is available in the treaties section on IMODOCS.

Since the issue of the certified copy, the Secretary-General's attention has been drawn to editorial errors in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts of the amendments, which have been corrected as follows:

1. in amendment no. 1, the numbering "5*bis*", "7*bis*" and "7*ter*" is replaced with the numbering "6", "9" and "10", respectively, and the words "and the existing paragraphs are renumbered accordingly" are added to the end of the chapeau;

2. in amendment no. 3, paragraph 3, the numbering "a)" and "b)" is replaced with the numbering ".1" and ".2", respectively, and the number "12*bis*" in new sub-paragraphs .1 and .2 is replaced with the number "13"; and

3. in amendment no. 4, the numbering "12*bis*" is replaced with the numbering "13", and the words "and the existing regulation 13 is renumbered as regulation 14" are added to the end of the chapeau.

Governments are invited to take note of the errors and to make the necessary corrections in their certified copy of the amendments.

RESOLUTION MEPC.201(62)

Adopted on 15 July 2011

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

(Revised MARPOL Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 draft amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at 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 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Animal carcasses* means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

2 *Cargo residues* means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.

3 *Cooking oil* means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.

4 *Domestic wastes* means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water.

5 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

6 *Fishing gear* means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.

7 *Fixed or floating platforms* means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

8 *Food wastes* means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.

9 *Garbage* means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses 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. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport

of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

10 *Incinerator ashes* means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.

11 *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 Annex, "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′ S, longitude 142°08′ E
to a point in latitude 10°35′ S, longitude 141°55′ E,
thence to a point latitude 10°00′ S, longitude 142°00′ E,
thence to a point latitude 09°10′ S, longitude 143°52′ E,
thence to a point latitude 09°00′ S, longitude 144°30′ E,
thence to a point latitude 10°41′ S, longitude 145°00′ E,
thence to a point latitude 13°00′ S, longitude 145°00′ E,
thence to a point latitude 15°00′ S, longitude 146°00′ E,
thence to a point latitude 17°30′ S, longitude 147°00′ E,
thence to a point latitude 21°00′ S, longitude 152°55′ E,
thence to a point latitude 24°30′ S, longitude 154°00′ E,
thence to a point on the coast of Australia in
latitude 24°42′ S, longitude 153°15′ E.

12 *Operational wastes* means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization.

13 *Plastic* means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.

14 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic 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.

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, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

.1 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 5°36′ W.

.2 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.

.3 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.

.4 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° 28.5′ N, 43° 19.6′ E) and Husn Murad (12° 40.4′ N, 43° 30.2′ E).

.5 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).

.6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

.1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;

.2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8′ N; and

.3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30′ N.

.7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.

.8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30′ W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Regulation 2
Application

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

Regulation 3
General prohibition on discharge of garbage into the sea

1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex.

2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.

3 Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regulation 4
Discharge of garbage outside special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

.1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

.2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.

.3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

.4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 5
Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms

1 Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms.

2 Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Regulation 6
Discharge of garbage within special areas

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

.1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable

of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

.2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

.1 Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;

.2 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;

.3 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and

.4 Where the conditions of subparagraphs 2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:

.1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 7
Exceptions

1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex shall not apply to:

.1 The discharge 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

.2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

.3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or

.4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.

2 Exception of *en route*:

.1 The *en route* requirements of regulations 4 and 6 shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

Regulation 8
Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate 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 Reception facilities within special areas

.1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.

.2 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.

3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 9
Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 10
Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

1 .1 Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable.

.2 The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.

2 Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be based on the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.

3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex:

.1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to

fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;

.2 The entry for each discharge or incineration shall include date and time, position of the ship, category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated;

.3 The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;

.4 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book, of the location, circumstances of, and the reasons for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss.

4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

.1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or

.2 Fixed or floating platforms.

5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log–book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an 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 Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-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.

6 The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.4 which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

- 10 -

APPENDIX

FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____

Distinctive number or letters: _____

IMO No.: _____

Period:_____ From: _____ To: _____

1 Introduction

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses 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. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

The Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

A Plastics

B Food wastes

C Domestic Wastes

D Cooking Oil

E Incinerator ashes

F Operational wastes

G Cargo residues

H Animal Carcass(es)

I Fishing Gear

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility ashore or to other ships:

.1 Date and time of discharge
.2 Port or facility, or name of ship
.3 Categories of garbage discharged
.4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
.5 Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

.1 Date and time of start and stop of incineration
.2 Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
.3 Categories of garbage incinerated
.4 Estimated amount incinerated in cubic metres
.5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V:

.1 Date and time of discharge
.2 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions
.3 Category of garbage discharged
.4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
.5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of MARPOL Annex V:

.1 Date and time of occurrence
.2 Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
.3 Categories of garbage discharged or lost
.4 Estimated amount for each category in cubic metres
.5 The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name: _____

Distinctive No., or letters: _____

IMO No.: _____

Garbage categories:

A. Plastics
B. Food wastes
C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
D. Cooking oil
E. Incinerator Ashes
F. Operational wastes
G. Cargo residues
H. Animal Carcass(es)
I. Fishing gear

NEW TABLE LAYOUT AS BELOW:

Date/ Time	Position of the Ship/Remarks (e.g. accidental loss)	Category	Estimated Amount Discharged or Incinerated	To Sea	To Reception Facility	Incineration	Certification/ Signature

Master's signature:_____ Date: _____

RESOLUTION MEPC.202(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Designation of the United States Caribbean Sea Emission Control Area and exemption of certain ships operating in the North American Emission Control Area and the United States Caribbean Sea Emission Control Area under regulations 13 and 14 and Appendix VII of MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend 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 "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at 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 1 July 2012, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13 AND 14 AND APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 *Paragraph 6 of regulation 13 is replaced by the following*:

"6 For the purpose of this regulation, emission control areas shall be:

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.2 the United States Caribbean Sea area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex."

2 *Paragraph 7.3 of regulation 13 is amended to read as follows*:

"7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation."

3 *Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following*:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.3 the United States Caribbean Sea area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.4 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex."

4 *A new subparagraph 4 is added to paragraph 4 of regulation 14 to read as follows*:

".4 Prior to 1 January 2020, the sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships, operating in the North American area or the United States Caribbean Sea area defined in paragraph 3, built on or before 1 August 2011 that are powered by propulsion boilers that were not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas."

5 *Paragraph 7 of regulation 14 is replaced by the following*:

"7 During the first twelve months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation."

6 *Appendix VII is replaced by the following*:

"***Appendix VII***
Emission Control Areas
(regulation 13.6 and regulation 14.3)

.1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13 6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.

.2 The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.

- 5 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.

- 6 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.
42	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
49	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.
62	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.

- 7 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
71	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.

- 8 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
124	25° 00′ 30″ N.	79° 44′ 05″ W.
125	24° 59′ 03″ N.	79° 44′ 48″ W.
126	24° 55′ 28″ N.	79° 45′ 57″ W.
127	24° 44′ 18″ N.	79° 49′ 24″ W.
128	24° 43′ 04″ N.	79° 49′ 38″ W.
129	24° 42′ 36″ N.	79° 50′ 50″ W.
130	24° 41′ 47″ N.	79° 52′ 57″ W.
131	24° 38′ 32″ N.	79° 59′ 58″ W.
132	24° 36′ 27″ N.	80° 03′ 51″ W.
133	24° 33′ 18″ N.	80° 12′ 43″ W.
134	24° 33′ 05″ N.	80° 13′ 21″ W.
135	24° 32′ 13″ N.	80° 15′ 16″ W.
136	24° 31′ 27″ N.	80° 16′ 55″ W.
137	24° 30′ 57″ N.	80° 17′ 47″ W.
138	24° 30′ 14″ N.	80° 19′ 21″ W.
139	24° 30′ 06″ N.	80° 19′ 44″ W.
140	24° 29′ 38″ N.	80° 21′ 05″ W.
141	24° 28′ 18″ N.	80° 24′ 35″ W.
142	24° 28′ 06″ N.	80° 25′ 10″ W.
143	24° 27′ 23″ N.	80° 27′ 20″ W.
144	24° 26′ 30″ N.	80° 29′ 30″ W.
145	24° 25′ 07″ N.	80° 32′ 22″ W.
146	24° 23′ 30″ N.	80° 36′ 09″ W.
147	24° 22′ 33″ N.	80° 38′ 56″ W.
148	24° 22′ 07″ N.	80° 39′ 51″ W.
149	24° 19′ 31″ N.	80° 45′ 21″ W.
150	24° 19′ 16″ N.	80° 45′ 47″ W.
151	24° 18′ 38″ N.	80° 46′ 49″ W.
152	24° 18′ 35″ N.	80° 46′ 54″ W.
153	24° 09′ 51″ N.	80° 59′ 47″ W.
154	24° 09′ 48″ N.	80° 59′ 51″ W.
155	24° 08′ 58″ N.	81° 01′ 07″ W.
156	24° 08′ 30″ N.	81° 01′ 51″ W.
157	24° 08′ 26″ N.	81° 01′ 57″ W.
158	24° 07′ 28″ N.	81° 03′ 06″ W.
159	24° 02′ 20″ N.	81° 09′ 05″ W.
160	23° 59′ 60″ N.	81° 11′ 16″ W.
161	23° 55′ 32″ N.	81° 12′ 55″ W.
162	23° 53′ 52″ N.	81° 19′ 43″ W.
163	23° 50′ 52″ N.	81° 29′ 59″ W.
164	23° 50′ 02″ N.	81° 39′ 59″ W.
165	23° 49′ 05″ N.	81° 49′ 59″ W.
166	23° 49′ 05″ N.	82° 00′ 11″ W.
167	23° 49′ 42″ N.	82° 09′ 59″ W.
168	23° 51′ 14″ N.	82° 24′ 59″ W.
169	23° 51′ 14″ N.	82° 39′ 59″ W.
170	23° 49′ 42″ N.	82° 48′ 53″ W.
171	23° 49′ 32″ N.	82° 51′ 11″ W.
172	23° 49′ 24″ N.	82° 59′ 59″ W.
173	23° 49′ 52″ N.	83° 14′ 59″ W.
174	23° 51′ 22″ N.	83° 25′ 49″ W.
175	23° 52′ 27″ N.	83° 33′ 01″ W.
176	23° 54′ 04″ N.	83° 41′ 35″ W.

- 9 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N	96° 48' 30" W
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N	163° 13' 00" W.

- 10 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W
18	22° 20' 09" N	163° 44' 41" W
19	21° 36' 45" N	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N	163° 37' 44" W
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W
22	19° 39' 03" N	162° 53' 48" W
23	19° 09' 43" N	162° 20' 35" W
24	18° 39' 16" N.	161° 19' 14" W
25	18° 30' 31" N.	160° 38' 30" W
26	18° 29' 31" N	159° 56' 17" W
27	18° 10' 41" N.	159° 14' 08" W.
28	17° 31' 17" N	158° 56' 55" W
29	16° 54' 06" N	158° 30' 29" W.
30	16° 25' 49" N	157° 59' 25" W
31	15° 59' 57" N	157° 17' 35" W
32	15° 40' 37" N	156° 21' 06" W
33	15° 37' 36" N	155° 22' 16" W
34	15° 43' 46" N	154° 46' 37" W
35	15° 55' 32" N	154° 13' 05" W
36	16° 46' 27" N	152° 49' 11" W
37	17° 33' 42" N.	152° 00' 32" W
38	18° 30' 16" N	151° 30' 24" W
39	19° 02' 47" N	151° 22' 17" W
40	19° 34' 46" N	151° 19' 47" W
41	20° 07' 42" N	151° 22' 58" W
42	20° 38' 43" N	151° 31' 36" W
43	21° 29' 09" N	151° 59' 50" W
44	22° 06' 58" N	152° 31' 25" W
45	22° 32' 54" N	153° 00' 33" W.

3 The United States Caribbean Sea area includes

1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	17° 18' 37" N	67° 32' 14" W
2	19° 11' 14" N	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W
4	19° 12' 25" N.	65° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N	65° 0' 22" W
6	18° 41' 14" N	64° 59' 33" W
7	18° 29' 22" N	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N	64° 53' 22" W
9	18° 25' 21" N	64° 52' 39" W
10	18° 24' 30" N	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N	64° 51' 50" W
12	18° 23' 42" N	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N	64° 50' 17" W
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
15	18° 24' 11" N	64° 49' 0" W
16	18° 24' 28" N	64° 47' 57" W
17	18° 24' 18" N	64° 47' 1" W
18	18° 23' 13" N	64° 46' 37" W
19	18° 22' 37" N	64° 45' 20" W
20	18° 22' 39" N	64° 44' 42" W
21	18° 22' 42" N	64° 44' 36" W
22	18° 22' 37" N	64° 44' 24" W
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W
24	18° 22' 30" N	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N	64° 42' 58" W
26	18° 22' 26" N	64° 42' 28" W
27	18° 22' 15" N	64° 42' 3" W
28	18° 22' 22" N	64° 40' 60" W

- 11 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 15" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 38' 23" W
31	18° 21' 22" N	64° 38' 16" W.
32	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
33	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
34	18° 19' 7" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
36	18° 16' 43" N	64° 39' 41" W.
37	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
38	18° 3' 2" N.	64° 38' 3" W
39	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W
41	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
42	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.
43	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W
45	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" W.
47	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W
48	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W
49	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
50	17° 37' 8" N.	63° 55' 10" W.
51	17° 30' 21" N	63° 55' 56" W.
52	17° 11' 36" N	63° 57' 57" W.
53	17° 4' 60" N	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.

"

RESOLUTION MEPC.203(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend 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 "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

RECOGNIZING that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

RECOGNIZING ALSO that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudges the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiations,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, 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 1 July 2012, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI ON REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS BY INCLUSION OF NEW REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

CHAPTER 1

GENERAL

Regulation 1
Application

1 *The regulation is amended as follows*:

"The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22 of this Annex."

Regulation 2
Definitions

2 *Paragraph 21 is amended as follows*:

"21 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention."

3 *The following is added at the end of regulation 2*:

"For the purpose of chapter 4 of this Annex:

22 "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

23 "New ship" means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or

.2 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 1 July 2013; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 "Major Conversion" means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or

.4 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; or

.5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 21 of this Annex.

25 "Bulk carrier" means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of SOLAS 74 (as amended), but excluding combination carriers.

26 "Gas carrier" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

27 "Tanker" in relation to chapter 4 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

28 "Containership" means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

29 "General cargo ship" means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

30 "Refrigerated cargo carrier" means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

31 "Combination carrier" means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

32 "Passenger ship" means a ship which carries more than 12 passengers.

33 "Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)" means a multi deck roll-on/roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

34 "Ro-ro cargo ship" means a ship designed for the carriage of roll-on/roll-off cargo transportation units.

35 "Ro-ro passenger ship" means a passenger ship with roll-on/roll-off cargo spaces.

36 "Attained EEDI" is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 20 of this Annex.

37 "Required EEDI" is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 21 of this Annex for the specific ship type and size."

CHAPTER 2

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regulation 5
Surveys

4 *Paragraph 1 is amended as follows*:

"1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex."

5 *Paragraph 2 is amended as follows*:

"2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with."

6 *A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows*:

"4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account guidelines adopted by the Organization:

.1 An initial survey before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board;

.2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.23 of this Annex;

.3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board; and

.4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013."

7 *Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.*

8 *Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.*

Regulation 6
Issue or endorsement of a Certificate

9 *The heading is amended as follows*:

"Issue or endorsement of Certificates"

10 *The following sub-heading is added at the beginning of the regulation*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

11 *Paragraph 2 is amended as follows*:

"2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date."

12 *The following is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate."

Regulation 7
Issue of a Certificate by another Party

13 *Paragraph 1 is amended as follows*:

"1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex."

14 *Paragraph 4 is amended as follows*:

"4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 8
Form of Certificate

15 *The heading is amended as follows*:

"***Form of Certificates***"

16 *The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

17 *The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy."

Regulation 9
Duration and Validity of Certificate

18 *The heading is amended as follows*:

"***Duration and Validity of Certificates***"

19 *The following subheading is added at the beginning of the regulation*:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

20 *The following is added at the end of the regulation*:

"International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 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 compliance with the requirements of chapter 4 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, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports."

Regulation 10
Port State Control on Operational Requirements

21 *A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows:*

"5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention."

22 *A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows:*

"CHAPTER 4

REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

Regulation 19
Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above from complying with regulations 20 and 21 of this Annex.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

.2 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 1 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the

Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20
Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)

1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 each new ship;

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 21
Required EEDI

1 For each:

.1 new ship;

.2 new ship which has undergone a major conversion; and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one of the categories defined in regulations 2.25 to 2.31 of this Annex and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1\text{-}X/100) \times \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in Table 1 for the required EEDI compared to the EEDI Reference line.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 21.1 with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

- 11 -

Table 1. Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI Reference line

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Containership	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as follows:

Reference line value = $a \times b^{-c}$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of Phase 1 and at the midpoint of Phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 22
Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS).

2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regulation 23
Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organization to States, especially developing States, that request technical assistance.

2 The Administration of a Party shall co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6."

23 *A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows:*

"APPENDIX VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the Party)

by .....
(Full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

- 14 -

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO Number .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

Completion date of survey on which this Certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy): .....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

- 15 -

Supplement to the International Energy Efficiency Certificate (IEE Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Notes:	
1	This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.
2	The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3	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.
4	Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 IMO number .....

1.3 Date of building contract .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Deadweight .....

1.6 Type of ship* .....

2 Propulsion system

2.1 Diesel propulsion ..... ☐

2.2 Diesel-electric propulsion ..... ☐

2.3 Turbine propulsion ..... ☐

2.4 Hybrid propulsion ..... ☐

2.5 Propulsion system other than any of the above ..... ☐

* Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

- 16 -

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI. .... ☐

The Attained EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-mile

3.2 The Attained EEDI is not calculated as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ..... ☐

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 .... ☐

3.2.3 the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... ☐

3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1 ..... ☐

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ..... ☐

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 .... ☐

4.2.3 the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... ☐

4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1 ..... ☐

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2 .... ☐

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22 ..... ☐

6 EEDI technical file

6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1 ..... ☐

6.2 The EEDI technical file identification/verification number .....

6.3 The EEDI technical file verification date .....

- 17 -

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

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy): ....
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)"

RESOLUTION MEPC.216(63)
Adopted on 2 March 2012

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

(Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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 draft amendments to Annexes I, II, IV and V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I, II, IV and V 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 1 February 2013 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2013 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 MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, IV AND V

1 ***New paragraphs 3bis and 4bis are added to regulation 38 of Annex I:***

3*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1 to 3 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization, for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

4*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 4 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

2 ***New paragraphs 2bis and 2ter are added to regulation 18 of Annex II:***

2*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1, 2 and 4 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

2*ter* Where regulation 13 of this annex requires a prewash and the Regional Reception Facility Plan is applicable to the port of unloading, the prewash and subsequent discharge to a reception facility shall be carried out as prescribed in regulation 13 of this annex or at a Regional Ship Waste Reception Centre specified in the applicable Regional Reception Facility Plan.

3 ***New paragraph 1bis is added to regulation 12 of Annex IV:***

1*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

4 ***New paragraph 2bis is added to regulation 8 of Annex V:***

2*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1 and 2.1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the Arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

RESOLUTION MEPC.217(63)
Adopted on 2 March 2012

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annex VI and Certification of marine diesel engines fitted with Selective Catalytic Reduction systems under the NO_x Technical Code 2008)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend 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 "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical Code) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008 adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, the text of which is set out in thet 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 1 February 2013, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2013 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

Amendments to MARPOL Annex VI

1 New paragraph 1bis is added to regulation 17:

1*bis* Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

Amendments to the NO_x Technical Code 2008

2 Existing paragraph 2.2.4 is replaced by the following:

"2.2.4 *Engines not pre-certified on a test-bed*

.1 There are engines which, due to their size, construction and delivery schedule, cannot be pre-certified on a test-bed. In such cases, the engine manufacturer, shipowner or shipbuilder shall make application to the Administration requesting an onboard test (see 2.1.2.2). The applicant must demonstrate to the Administration that the onboard test fully meets all of the requirements of a test-bed procedure as specified in chapter 5 of this Code. In no case shall an allowance be granted for possible deviations of measurements if an initial survey is carried out on board a ship without any valid pre-certification test. For engines undergoing an onboard certification test, in order to be issued with an EIAPP Certificate, the same procedures apply as if the engine had been pre-certified on a test-bed, subject to the limitations given in paragraph 2.2.4.2.

.2 This pre-certification survey procedure may be accepted for an Individual Engine or for an Engine Group represented by the Parent Engine only, but it shall not be accepted for an Engine Family certification."

- 4 -

3 *Paragraph 2.2.5.1 is replaced by the following:*

".1 Where a NO_x-reducing device is to be included within the EIAPP certification, it must be recognized as a component of the engine, and its presence shall be recorded in the engine's Technical File. The engine shall be tested with the NO_x-reducing device fitted unless, due to technical and practical reasons, the combined testing is not appropriate and the procedures specified in paragraph 2.2.4.1 cannot be applied, subject to approval by the Administration. In the latter case, the applicable test procedure shall be performed and the combined engine/NO_x-reducing device shall be approved and pre-certified by the Administration taking into account guidelines developed by the Organization. However, this pre-certification is subject to the limitations given in paragraph 2.2.4.2."

RESOLUTION MEPC.235(65)
(adopted on 17 May 2013)

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

(Amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP Certificate under MARPOL Annex I)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP Certificate under Annex I of MARPOL,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP Certificate under Annex I of MARPOL, 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 1 April 2014 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 October 2014 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 MARPOL certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO FORM A AND FORM B OF SUPPLEMENTS TO THE IOPP CERTIFICATE UNDER MARPOL ANNEX I

1 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form A)

The existing paragraph 3.2.1 is replaced by the following:

"3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge).....☐"

2 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

The existing paragraph 3.2.1 is replaced by the following:

"3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge).....☐"

RESOLUTION MEPC.238(65)
(adopted on 17 May 2013)

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

(Amendments to MARPOL Annexes I and II to make the RO Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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),

HAVING CONSIDERED the draft amendments to Annexes I and II of MARPOL to make the RO Code mandatory,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I and II of MARPOL, 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 1 July 2014 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2015 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 MARPOL certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I AND II

Amendments to MARPOL Annex I

Regulation 6

The existing text of the last sentence of paragraph 3.1 is replaced by the following:

"Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

Amendments to MARPOL Annex II

Regulation 8

The existing text of paragraph 2.2 is replaced by the following:

"Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;

.2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and

.3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

RESOLUTION MEPC.246(66)
(adopted on 4 April 2014)

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

(Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection 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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annexes I, II, III, IV and V of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to regulation 44 of Annex I, regulation 19 of Annex II, regulation 10 of Annex III, regulation 15 of Annex IV and regulation 11 of Annex V, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, III, IV AND V

Amendments to MARPOL Annex I

1 The following paragraphs 35 to 38 are added at the end of regulation 1:

"35 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

36 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

37 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

38 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

2 A new chapter 10 is added to read as follows:

"Chapter 10 – Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 44
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 45
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex II

3 The following is added at the end of regulation 1:

"18 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

19 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

20 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

21 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

4 A new chapter 9 is added to read as follows:

"Chapter 9 – Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 19
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 20
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex III

5 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

6 A new regulation 1 is added to read as follows:

"Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Harmful substances* are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the appendix of this Annex.

2 *Packaged form* is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

3 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

4 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

5 *Code for Implementation means* the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

7 The subsequent regulations are renumbered accordingly.

8 In regulation 2, Application, subparagraphs 1.1 and 1.2 are deleted.

9 A new chapter 2 is added to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 10
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 11
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex IV

10 The following is added at the end of regulation 1:

"12 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

13 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

14 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

15 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

11 A new chapter 6 is added to read as follows:

"Chapter 6 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 15
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 16
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex V

12 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

13 The following is added at the end of regulation 1:

"15 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

16 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

17 *Code for Implementation means* the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

18 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

14 A new chapter 2 is added, to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 11
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 12
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

RESOLUTION MEPC.247(66)
(adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(To make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (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"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend 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 "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes VI to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 24 of Annex VI, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

1 The following is added at the end of regulation 2:

"For the purposes of this annex:

44 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

45 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

46 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

47 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

2 A new chapter 5 is added to read as follows:

"Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this annex

Regulation 24
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 25
Verification of compliance

(1) Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

RESOLUTION MEPC.248(66)
Adopted on 4 April 2014

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

(Amendments to MARPOL Annex I on mandatory carriage requirements for a stability instrument)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection 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 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer 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),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL, developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety, at its fifty-fifth session,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex I of MARPOL, 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 1 July 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 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 MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

Chapter 1 – General

Regulation 3 – Exemptions and waivers

1 A new paragraph 6 is inserted, as follows:

"6 The Administration may waive the requirements of regulation 28(6) for the following oil tankers if loaded in accordance with the conditions approved by the Administration taking into account the guidelines developed by the Organization:

.1 oil tankers which are on a dedicated service, with a limited number of permutations of loading such that all anticipated conditions have been approved in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5);

.2 oil tankers where stability verification is made remotely by a means approved by the Administration;

.3 oil tankers which are loaded within an approved range of loading conditions; or

.4 oil tankers constructed before 1 January 2016 provided with approved limiting KG/GM curves covering all applicable intact and damage stability requirements.

Chapter 4 – Requirements for the cargo area of oil tankers

Regulation 19 – Double hull and double bottom requirements for oil tanker delivered on or after 6 July 1996

2 In paragraph 19.2.2, the reference to "regulation 28.6" is replaced with a reference to "regulation 28.7".

Regulation 20 – Double hull and double bottom requirements for oil tanker delivered before 6 July 1996

3 In paragraphs 20.1.2 and 20.4, the references to "paragraph 28.6" are replaced with the references to "paragraph 28.7".

Regulation 28 – Subdivision and damage stability

4 The existing paragraph 6 is renumbered as paragraph 7.

5 A new paragraph 6 is inserted, as follows:

"6 All oil tankers shall be fitted with a stability instrument, capable of verifying compliance with intact and damage stability requirements approved by the Administration having regard to the performance standards recommended by the Organization:

.1 oil tankers constructed before 1 January 2016 shall comply with this regulation at the first scheduled renewal survey of the ship on or after 1 January 2016 but not later than 1 January 2021;

.2 notwithstanding the requirements of subparagraph .1 a stability instrument fitted on an oil tanker constructed before 1 January 2016 need not be replaced provided it is capable of verifying compliance with intact and damage stability, to the satisfaction of the Administration; and

.3 for the purposes of control under regulation 11, the Administration shall issue a document of approval for the stability instrument.

Appendix II – Form of IOPP Certificate and Supplements, Form B

6 The following new paragraphs 5.7.5 and 5.7.6 are inserted:

"5.7.5 The ship is provided with an Approved Stability Instrument in accordance with regulation 28(6)..... ☐

5.7.6 The requirements of regulation 28(6) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.6. Stability is verified by one or more of the following means:

.1 loading only to approved conditions defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5)..... ☐

.2 verification is made remotely by a means approved by the Administration:..... ☐

.3 loading within an approved range of loading conditions defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5)..... ☐

.4 loading in accordance with approved limiting KG/GM curves covering all applicable intact and damage stability requirements defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5) ..... ☐"

7 In paragraph 5.8.4, the reference to "paragraph 28.6" is replaced with a reference to "paragraph 28.7".

RESOLUTION MEPC.251(66)

(Adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Amendments to regulations 2, 13, 19, 20 and 21 and the Supplement to the IAPP Certificate under MARPOL Annex VI and certification of dual-fuel engines under the NO_x Technical Code 2008)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection 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"), 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") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend 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 "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical Code 2008) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI, adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008, adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, 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 1 March 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2015 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 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_X TECHNICAL CODE 2008

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

Chapter 1 – General

Regulation 2 – Definitions

1 Paragraph 26 is amended to read as follows:

"26 *Gas carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 38 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas."

2 New paragraphs 38 to 43 are added after existing paragraph 37 as follows:

"38 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

39 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 of this Annex means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

40 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

41 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

42 *Cargo ship having ice-breaking capability* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship which is designed to break level ice independently with a speed of at least 2 knots when the level ice thickness is 1.0 m or more having ice bending strength of at least 500 kPa.

43 A ship *delivered on or after* 1 September 2019 means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or

.2 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 1 March 2016; or

.3 the delivery of which is on or after 1 September 2019."

Chapter 2 – Survey, certification and means of control

Regulation 5 – Surveys

3 In the first sentence of paragraph 4.2, the words "a ship" are replaced with the words "a new ship".

Chapter 3 – Requirements for control of emissions from ships

Regulation 13 – Nitrogen oxides (NO_x)

4 Paragraph 2.2 is amended to read as follows:

"2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account guidelines developed by the Organization.

5 Paragraphs 5.1 and 5.2 are amended to read as follows:

"Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_x) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 9 $n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when:

.2 that ship is constructed on or after 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

when:

.3 that ship is operating in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or

.3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length *(L)*, as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present convention, of 24 m or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes."

6 Paragraph 10 is deleted.

Chapter 4 – Regulations for energy efficiency of ships

Regulation 19 – Application

7 A new subparagraph 2.2 is added as follows:

".2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion."

8 Paragraph 3 is amended to read as follows:

"3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 20 and 21 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2. Regulations 20 and 21 shall not apply to cargo ships having ice-breaking capability."

Regulation 20 – Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

9 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 each new ship;

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35, 2.38 and 2.39 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall

indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for

the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it*.

---

* Refer to *Code for Recognized Organizations (RO Code)*, adopted by the MEPC by resolution MEPC.237(65), as may be amended."

Regulation 21 – Required EEDI

10 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 For each:

.1 new ship;

.2 new ship which has undergone a major conversion; and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship,

which falls into one of the categories in regulations 2.25 to 2.31, 2.33 to 2.35, 2.38 and 2.39 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

Attained EEDI ≤ Required EEDI = (1-X/100) x reference line value

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line."

11 New rows are added to table 1 in paragraph 2 for ro-ro cargo ships (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and marks ** and *** and their explanations are added, as follows:

"

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**	15	30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	1,000 – 2,000 DWT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*
Ro-ro passenger ship***	1000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	250 – 1,000 DWT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20	30
	25,000 – 85,000 GT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies."

12 New rows are added to table 2 in paragraph 3 for ro-ro cargo ship (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships as follows:

"

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.33 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{-0.7} \cdot 780.36$ where DWT/GT<0.3 1812.63 where DWT/GT≥0.3	DWT of the ship	0.471
2.34 Ro-ro cargo ship	1405.15	DWT of the ship	0.498
2.35 Ro-ro passenger ship	752.16	DWT of the ship	0.381
2.38 LNG carrier	2253.7	DWT of the ship	0.474
2.39 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170.84	GT of the ship	0.214

"

Appendix I – Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

13 The footnote in the Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) is amended to read as follows:

"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 and regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

AMENDMENTS TO THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

Abbreviations, subscripts and symbols

14 Table 4 is replaced by the following:

"Table 4 – Symbols for fuel composition

Symbol	Definition	Unit
w_{ALF}*	H content of fuel	% m/m
w_{BET}*	C content of fuel	% m/m
w_{GAM}	S content of fuel	% m/m
w_{DEL}*	N content of fuel	% m/m
w_{EPS}*	O content of fuel	% m/m
α	Molar ratio (H/C)	1

* Subscripts "$_G$" denotes gas-fuel fraction.
"$_L$" denotes liquid-fuel fraction."

Chapter 1 – General

15 Paragraph 1.3.10 is replaced by the following:

"1.3.10 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 applies, including booster/compound systems, if applied.

Where an engine is intended to be operated normally in the gas mode, i.e. with the gas fuel as the main fuel and with liquid fuel as the pilot or balance fuel, the requirements of regulation 13 have to be met only for this operation mode. Operation on pure liquid fuel resulting from restricted gas supply in cases of failures shall be exempted for the voyage to the next appropriate port for the repair of the failure."

Chapter 5 – Procedures for NO_x emission measurements on a test bed

16 Existing paragraph 5.3.4 is deleted and new paragraphs 5.3.4, 5.3.5 and 5.3.6 are added after existing paragraph 5.3.3 as follows:

"5.3.4 The selection of gas fuel for testing for dual fuel depends on the aim of tests. In case where an appropriate standard gas fuel is not available, other gas

fuels shall be used with the approval of the Administration. A gas fuel sample shall be collected during the test of the parent engine. The gas fuel shall be analysed to give fuel composition and fuel specification.

5.3.5 Gas fuel temperature shall be measured and recorded together with the measurement point position.

5.3.6 Gas mode operation of dual fuel engines using liquid fuel as pilot or balance fuel shall be tested using maximum liquid-to-gas fuel ratio, such maximum ratio means for the different test cycle modes the maximum liquid-to-gas setting certified. The liquid fraction of the fuel shall comply with 5.3.1, 5.3.2 and 5.3.3."

17 A new sentence is added at the end of existing paragraph 5.12.3.3, as follows:

"In case of the use of dual fuel, the calculation shall be in accordance with paragraphs 5.12.3.1 to 5.12.3.3. However, q_{mf}, w_{ALF}, w_{BET}, w_{DEL}, w_{EPS}, f_{fw} values shall be calculated in accordance with the following table:

Factors in the formula (6) (7) (8)		**Formula for factors**
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{EPS_G} + q_{mf_L} \times w_{EPS_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

"

- 10 -

18 In paragraph 5.12.5.1, table 5 is replaced by the following:

"Table 5 – Coefficient u_{gas} and fuel-specific parameters for raw exhaust gas

Gas		NO_x	CO	HC	CO_2	O_2
ρ_{gas} kg/m³		2.053	1.250	*	1.9636	1.4277
	ρ_e †	Coefficient u_{gas}‡				
Liquid fuel**	1.2943	0.001586	0.000966	0.000479	0.001517	0.001103
Rapeseed Methyl Ester	1.2950	0.001585	0.000965	0.000536	0.001516	0.001102
Methanol	1.2610	0.001628	0.000991	0.001133	0.001557	0.001132
Ethanol	1.2757	0.001609	0.000980	0.000805	0.001539	0.001119
Natural gas	1.2661	0.001621	0.000987	0.000558	0.001551	0.001128
Propane	1.2805	0.001603	0.000976	0.000512	0.001533	0.001115
Butane	1.2832	0.001600	0.000974	0.000505	0.001530	0.001113

* Depending on fuel.
** Petroleum derived.
† ρ_e is the nominal density of the exhaust gas.
‡ At λ = 2, wet air, 273 K, 101.3 kPa.

Values for u given in table 5 are based on ideal gas properties.
In multiple fuel type operation, the u_{gas} value used shall be determined from the values applicable to those fuels in the table set out above proportioned in accordance with the fuel ratio used."

Chapter 6 – Procedures for demonstrating compliance with NOx emission limits on board

19 Paragraph 6.3.1.4 is replaced by the following:

"6.3.1.4 In practical cases, it is often impossible to measure the fuel oil consumption once an engine has been installed on board a ship. To simplify the procedure on board, the results of the measurement of the fuel oil consumption from an engine's pre-certification test-bed testing may be accepted. In such cases, especially concerning residual fuel oil operation (RM-grade fuel oil according to ISO 8217:2005) and dual fuel operation, an estimation with a corresponding estimated error shall be made. Since the fuel oil flow rate used in the calculation (q_{mf}) must relate to the fuel oil composition determined in respect of the fuel sample drawn during the test, the measurement of q_{mf} from the test-bed testing shall be corrected for any difference in net calorific values between the test bed and test fuel oils and gases. The consequences of such an error on the final emissions shall be calculated and reported with the results of the emission measurement."

20 In paragraph 6.3.2.1, table 6 is replaced by the following:

"Table 6 – Engine parameters to be measured and recorded

Symbol	Term	Unit
H_a	Absolute humidity (mass of engine intake air water content related to mass of dry air)	g/kg
$n_{d,i}$	Engine speed (at the i^{th} mode during the cycle)	min^{-1}
$n_{turb,i}$	Turbocharger speed (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	min^{-1}
P_b	Total barometric pressure (in ISO 3046-1:1995: $p_x = p_X$ = site ambient total pressure)	kPa
$P_{C,i}$	Charge air pressure after the charge air cooler (at the i^{th} mode during the cycle)	kPa
P_i	Brake power (at the i^{th} mode during the cycle)	kW
$q_{mf,i}$	Fuel oil (in case of dual fuel engine, it would be fuel oil and gas) (at the i^{th} mode during the cycle)	kg/h
s_i	Fuel rack position (of each cylinder, if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	
T_a	Intake air temperature at air inlet (in ISO 3046-1:1995: T_x = TTx = site ambient thermodynamic air temperature)	K
$T_{SC,i}$	Charge air temperature after the charge air cooler (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	K
T_{caclin}	Charge air cooler, coolant inlet temperature	°C
$T_{caclout}$	Charge air cooler, coolant outlet temperature	°C
$T_{Exh,i}$	Exhaust gas temperature at the sampling point (at the i^{th} mode during the cycle)	°C
T_{Fuel_L}	Fuel oil temperature before the engine	°C
T_{Sea}	Seawater temperature	°C
T_{Fuel_G}*	Gas fuel temperature before the engine	°C

* Only for dual-fuel engine."

21 A new paragraph 6.3.4.3 is added after existing paragraph 6.3.4.2 as follows:

"6.3.4.3 In case of a dual fuel engine, the gas fuel used shall be the gas fuel available on board."

22 Paragraph 6.3.11.2 is replaced by the following:

"6.3.11.2 The NO_x emission of an engine may vary depending on the ignition quality of the fuel oil and the fuel-bound nitrogen. If there is insufficient information available on the influence of the ignition quality on the NO_x formation during the combustion process and the fuel-bound nitrogen conversion rate also depends on the engine efficiency, an allowance of 10% may be granted for an on board test run carried out on an RM-grade fuel oil (ISO 8217:2005), except that there will be no allowance for the pre-certification test on board. The fuel oil and gas fuel used shall be analysed for its composition of carbon, hydrogen, nitrogen, sulphur and, to the extent given in (ISO 8217:2005) and (ISO 8178-5:2008), any additional components necessary for a specification of the fuel oil and gas fuel."

- 12 -

23 In paragraph 6.4.11.1, table 9 is replaced by the following:

"Table 9 – Default fuel oil parameters

	Carbon	Hydrogen	Nitrogen	Oxygen
	w_{BET}	w_{ALF}	w_{DEL}	w_{EPS}
Distillate fuel oil (ISO 8217:2005, DM grade)	86.2%	13.6%	0.0%	0.0%
Residual fuel oil (ISO 8217:2005, RM grade)	86.1%	10.9%	0.4%	0.0%
Natural gas	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%

For other fuel oils, default value as approved by the Administration."

Appendix VI – Calculation of exhaust gas mass flow (carbon balance method)

24 A new paragraph 2.5 is added after existing paragraph 2.4 as follows:

"2.5 q_{mf}, w_{ALF}, w_{BET}, w_{DEL}, w_{EPS}, f_{fd} parameters, in formula (1), in case of gas mode operation of dual-fuel engine, shall be calculated as follows:

Factors in formula (1)		Formula of factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G}+q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{EPS_G} + q_{mf_L} \times w_{EPS_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

"

Po zaznajomieniu się z powyższymi zmianami, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

– zostały one uznane za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych,

– są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone,

– będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 21 grudnia 2015 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *B. Szydło*