

Verordnung

der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978

A. Zielsetzung

Mit der Verordnung sollen die innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen werden zur Inkraftsetzung der vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 7. September 1984 beschlossenen Änderungen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978. Zugleich sollen die Ordnungswidrigkeitentatbestände der Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Verordnung vom 23. 12. 1983 – BGBl. I S. 1677) den Änderungen angepaßt werden.

B. Lösung

Erlaß einer Verordnung nach Artikel 2 des Gesetzes zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Gesetz vom 23. 12. 1981 – BGBl. 1982 II S. 2), die nach Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen keine Kosten. Preisliche Auswirkungen sind mit dem Verordnungsentwurf nicht verbunden. Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherniveau, sind nicht zu erwarten.

Verordnung

der Bundesregierung

**Erste Verordnung zur Inkraftsetzung von Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung
durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978**

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (342) - 971 01 - Üb 41/85

Bonn, den 11. April 1985

An den Herrn
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Erste Verordnung zur Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978

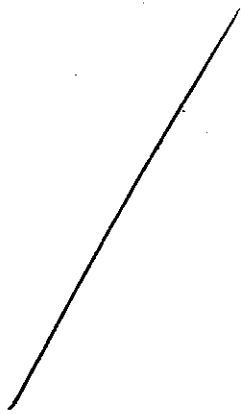
mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Dr. Schäuble

-4-

171/85



11

Entwurf

**Erste Verordnung
zur Inkraftsetzung von Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der Fassung des Protokolls von 1978**

Vom

1985

Auf Grund des Artikels 2 Nr. 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

Die in London am 7. September 1984 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefaßten Änderungen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.*)

§ 2

Die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1677) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden vor dem Wort „Anwendungsbereich“ der Überschrift das Wort „Grundregel“ und ein Beistrich eingefügt und die Worte „Diese Verordnung gilt“ ersetzt durch:

„Diese Verordnung regelt die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), geändert durch die in London am

7. September 1984 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefaßten Entschliebung MEPC 14 (20) – Verordnung vom 1985 (BGBl. II S.); sie gilt“.

2. § 3 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb oder für den Betrieb der in § 1 Nr. 3 genannten Geräte oder Plattformen Verantwortlicher

1. einer Vorschrift der Anlage I Kapitel II Regel 9 Abs. 1, 5 oder 6, Regel 10 Abs. 2 oder 4, Regel 18 Abs. 6 oder Regel 21 Buchstabe c oder d über das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer oder über die chemische Zusammensetzung der ins Meer eingeleiteten Flüssigkeiten oder über die Verpflichtung, Ölrückstände an Bord zu behalten oder in Auffanganlagen einzuleiten, zuwiderhandelt oder
2. entgegen Anlage I Kapitel II Regel 13 Abs. 3 Satz 1 oder 2, Regel 13 D Abs. 2 Satz 1 oder 2, Regel 14 Abs. 1, 2 erster Halbsatz oder Abs. 4 oder Regel 18 Abs. 6 Ballastwasser in Öltanks oder Brennstofftanks befördert oder ins Meer einleitet oder Öl in Vorpiektanks oder vor dem Kollisionsschott gelegenen Tanks befördert.“

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 5 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 7. Januar 1986 in Kraft.

Bonn, den

1985

Der Bundesminister für Verkehr

*) Die Änderungen werden als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil II wird der Anlageband auf Anforderung kostenlos übersandt.

Begründung zur Verordnung

I. Einleitung

Die Rechtsverordnung dient der Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I des Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL-Übereinkommen). Die Änderungen sind in London am 7. September 1984 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gemäß Artikel 16 des Übereinkommens beschlossen worden. Gleichzeitig soll die Rechtsverordnung, die für Verstöße gegen die Anlage I des Übereinkommens eine Geldbuße androht, an die geänderten Tatbestände des Übereinkommens angepaßt werden (siehe zu § 2). Durch Artikel 2 Nr. 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2) wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, Änderungen der Anlage I durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen und Verstöße gegen Vorschriften des Übereinkommens, auch in der Fassung der Änderungen, als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße zu bedrohen. Die Rechtsverordnung bedarf gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates, weil das Übereinkommen in Verbindung mit dem o. g. Gesetz zum Teil von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt wird.

II. Erläuterungen

Zu § 1

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat in seiner 20. Sitzung in London am 7. September 1984 die aus der Anlage zur Rechtsverordnung ersichtlichen Änderungen der Anlage I einschließlich der Anhänge II und III mit der Entschliebung MEPC 14 (20) beschlossen. Die Änderungen dienen dazu, in der Praxis aufgetretene Unklarheiten und Schwierigkeiten zu bereinigen, um eine wirksame Anwendung der Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl im Interesse des Meeresumweltschutzes zu gewährleisten. Einzelheiten ergeben sich aus der den Änderungen beigefügten Denkschrift.

Die Änderungen sind nach Maßgabe des Artikels 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen worden. Sie gelten nach Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe f II und III nach Ablauf eines von dem Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt festgelegten Zeitabschnitts, der mindestens 10 Monate betragen muß, als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Zeit mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation einen Einspruch übermitteln. Der Ausschuß für den Schutz der

Meeresumwelt hat festgelegt, daß der Einspruch vor dem 7. Juli 1985 eingelegt werden muß.

Es ist nicht beabsichtigt, gegen die Änderungen Einspruch zu erheben. Sie entsprechen dem Ziel der Bundesregierung, daß möglichst wirksame, praxisgerechte internationale Regeln angewendet werden, um zu verhindern, daß die Meere von den Schiffen durch Öl verschmutzt werden. Empfehlungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation folgend, werden die Änderungen in der Bundesrepublik Deutschland – wie auch in anderen Schiffahrtsländern – bereits weitgehend als sogenannter gleichwertiger Ersatz in der Praxis berücksichtigt.

Zu § 2

§ 2 enthält die notwendige Anpassung der Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1983, da ein Teil der in dieser Verordnung in Bezug genommenen Regeln des Übereinkommens sich ändert (so Regeln 9, 10, 13, 18 und 20 der Anlage I Kapitel II).

Durch die Einfügung in § 1 wird bestimmt, daß die Verordnung die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Übereinkommens in der Fassung der durch den Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Änderungen regelt.

In § 3 Abs. 1 Nr. 1 mußte die Bezeichnung „Regel 10 Abs. 2 oder 3, Regel 18 Abs. 4 oder Regel 21 Buchstabe c“ geändert werden in „Regel 10 Abs. 2 oder 4, Regel 18 Abs. 6 oder Regel 21 Buchstabe c oder d“.

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 mußte das Beförderungsverbot von Öl in Vorpieltanks oder vor dem Kollisionsschott gelegenen Tanks der Regel 14 Abs. 1 der Anlage I Kapitel II des Übereinkommens berücksichtigt werden.

Zu § 3

Die Berlin-Klausel ist auf Artikel 5 des Vertragsgesetzes zum MARPOL-Übereinkommen gestützt.

Zu § 4

Die Verordnung soll an dem Tag in Kraft gesetzt werden, an dem die Änderungen völkerrechtlich in Kraft treten. Dies ist nach Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe g des MARPOL-Übereinkommens am 7. Januar 1986 der Fall, sofern das Erfordernis der stillschweigenden Annahme erfüllt ist.

III. Schlußbemerkung

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für Bund, Länder und Gemeinden. Preisliche Auswirkungen sind mit dem Verordnungsentwurf nicht verbunden, Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

EntschlieÙung MEPC 14 (20)
beschlossen am 7. September 1984

**Annahme von Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

Resolution MEPC 14 (20)
adopted on 7 September 1984

**Adoption of Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
Relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

Résolution MEPC 14 (20)
adoptée le 7 septembre 1984

**Adoption des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

(Übersetzung)

The Marine Environment Protection Committee,

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

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

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

1. adopts in accordance with article 16 (2) (d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which are set out in the Annex to the present resolution;
2. determines in accordance with article 16 (2) (f) (iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 7 July 1985 unless prior to this date one third or

Le Comité de la protection du milieu marin,

notant les fonctions que l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la «Convention de 1973») et la résolution A.297 (VIII) confèrent au Comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'examen et l'adoption d'amendements à la Convention de 1973,

notant en outre les dispositions de l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le «Protocole de 1978»),

ayant examiné à sa vingtième session des amendements au Protocole de 1978 qui ont été proposés et diffusés conformément aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973,

1. Adopte, conformément aux dispositions de l'alinéa d) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 dont le texte figure à l'annexe à la présente résolution;
2. Constate que, conformément au sous-alinéa f) iii) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements seront réputés avoir été acceptés le 7 juillet 1985 à moins

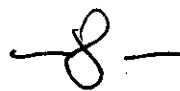
Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt –

Im Hinblick auf die Aufgaben, die dem Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt durch Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) und EntschlieÙung A.297 (VIII) in bezug auf die Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 und die Beschlußfassung darüber übertragen werden,

im Hinblick ferner auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet),

nach Prüfung der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten Änderungen des Protokolls von 1978 auf seiner zwanzigsten Tagung –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daß die Änderungen als am 7. Juli 1985 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt



more of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. invites the Parties to note that in accordance with article 16 (2) (g) (ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 7 January 1986 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General in conformity with article 16 (2) (e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. further requests the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties ou les Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient communiqué à l'Organisation des objections à ces amendements;

3. Invite les Parties à noter que, conformément au sous-alinéa g) ii) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements entreront en vigueur le 7 janvier 1986 s'ils ont été acceptés de la manière indiquée au paragraphe 2 ci-dessus;
4. Prie le Secrétaire général, en application de l'alinéa e) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, d'adresser à toutes les Parties au Protocole de 1978 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant à l'annexe;
5. Prie en outre le Secrétaire général de transmettre les copies de la résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1978.

mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;

3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, daß die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 am 7. Januar 1986 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien des Protokolls von 1978 beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Protokolls von 1978 sind, Abschriften der Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Anlage

**Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

**Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
Relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

**Amendements à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

14.06.85

Beschluß

des Bundesrates

zur

Ersten Verordnung zur Inkraftsetzung von Änderungen des
Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der
Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des
Protokolls von 1978

Der Bundesrat hat in seiner 552. Sitzung am 14. Juni 1985 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Anlage

Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Anlage I Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Regel 1 Begriffsbestimmungen

Der bisherige Wortlaut der Nummern 26 und 27 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „26. Ungeachtet der Nummer 6 bezeichnet für die Zwecke der Regeln 13, 13 B, 13 E und 18 Absatz 4 der Ausdruck „neues Öltankschiff“ ein Öltankschiff,
- a) für das der Bauauftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;
 - b) falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Januar 1980 gelegt wird oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet;
 - c) das nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert wird oder
 - d) an dem ein größerer Umbau durchgeführt wird,
 - i) für den der Auftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;
 - ii) falls kein Auftrag vorliegt, dessen Bauarbeiten nach dem 1. Januar 1980 begonnen werden oder
 - iii) der nach dem 1. Juni 1982 beendet wird;
 jedoch gilt bei Öltankschiffen von 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit für die Zwecke der Regel 13 Absatz 1 die Begriffsbestimmung unter Nummer 6 der vorliegenden Regel.
27. Ungeachtet der Nummer 7 bezeichnet für die Zwecke der Regeln 13, 13 A, 13 B, 13 C, 13 D, 18 Absatz 5 und 18 Absatz 6 Buchstabe c der Ausdruck „vorhandenes Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das nicht ein neues Öltankschiff im Sinne der Nummer 26 der vorliegenden Regel ist.“

Regel 9

Überwachung des Einleitens von Öl

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 Buchstabe a Ziffer vi wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „vi) das Tankschiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und eine Sloptankanlage nach Maßgabe der Regel 15 in Betrieb;“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 Buchstabe b Ziffer v wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „v) das Schiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl, eine Öl-Wasser-Separatoranlage, eine Ölfilteranlage oder eine sonstige Einrichtung nach Maßgabe der Regel 16 in Betrieb.“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(4) Absatz 1 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast oder von unbehandelten ölhaltigen Gemischen, die unverdünnt einen Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm aufweisen, nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen stammen und nicht mit Ölladungsrückständen vermischt sind. Absatz 1 Buchstabe b gilt nicht für das Einleiten von behandeltem ölhaltigem Gemisch, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Das ölhaltige Gemisch stammt nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen;
- b) das ölhaltige Gemisch ist nicht mit Ölladungsrückständen vermischt;
- c) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm, und
- d) das Schiff hat eine Ölfilteranlage nach Regel 16 Absatz 7 in Betrieb.“

Regel 10

Methoden der Verhütung der Ölverschmutzung durch in Sondergebieten betriebene Schiffe

Der bisherige Wortlaut der Absätze 2, 3 und 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(2) Außer nach Regel 11.

- a) ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält;
- b) ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus einem Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält, es sei denn, daß der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm beträgt oder daß alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - i) Das Schiff fährt auf seinem Kurs;
 - ii) der Ölgehalt des Ausflusses beträgt weniger als 100 ppm, und
 - iii) das Einleiten erfolgt so weit wie möglich von Land, keinesfalls jedoch weniger als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt.

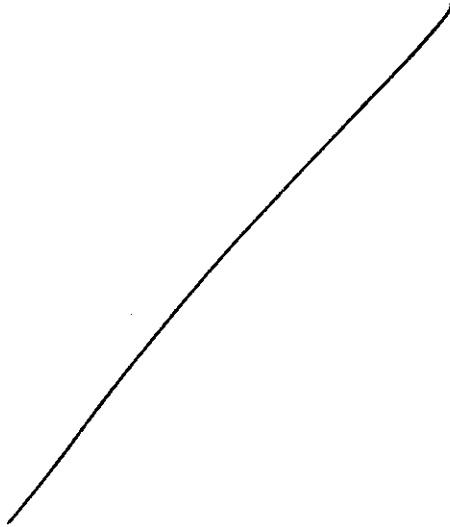
(3) a) Absatz 2 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast.

b) Absatz 2 Buchstabe a gilt nicht für das Einleiten von behandeltem Bilgewasser aus Maschinenräumen, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- i) Das Bilgewasser stammt nicht aus Ladungs-Pumpenraumbilgen;
- ii) das Bilgewasser ist nicht mit Ölladungsrückständen vermischt,

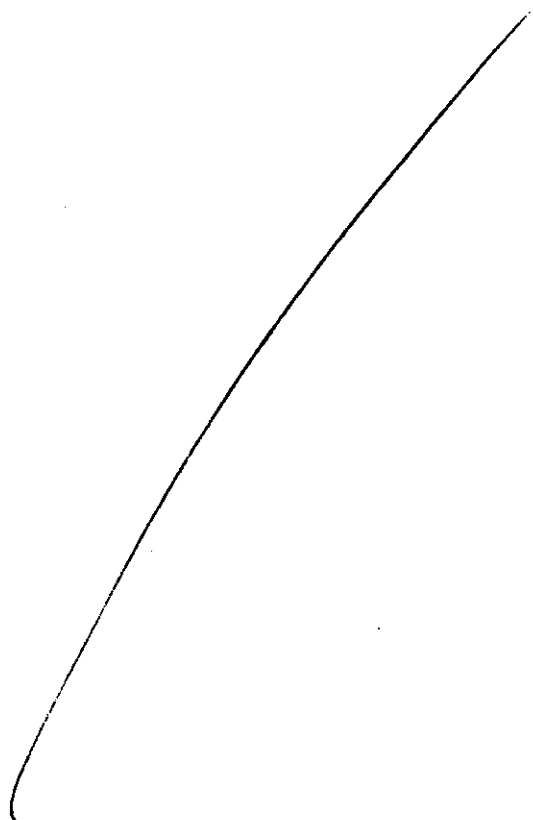
- 2 -

171/85 C



- 3 -

171/85 C



- iii) das Schiff fährt auf seinem Kurs;
- iv) der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung beträgt nicht mehr als 15 ppm;
- v) das Schiff hat eine Ölfilteranlage nach Regel 16 Absatz 7 in Betrieb, und
- vi) das Filtersystem ist mit einer Unterbrechervorrichtung ausgestattet, die sicherstellt, daß das Einleiten selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses mehr als 15 ppm beträgt.

(4) a) Die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden.

b) Ölrückstände, die nicht nach Absatz 2 oder 3 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden."

Regel 13

**Tanks für getrennten Ballast,
eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks
und Waschen mit Rohöl**

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(3) Ballastwasser darf nicht in Ladetanks befördert werden, außer

- a) auf den seltenen Reisen, bei denen die Wetterbedingungen so ernst sind, daß es nach Auffassung des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, zusätzlich Ballastwasser in Ladetanks zu befördern;
- b) in Ausnahmefällen, in denen ein Öltankschiff wegen der besonderen Art seines Einsatzes Ballastwasser über die in Absatz 2 vorgeschriebene Menge hinaus befördern muß, sofern dieser Einsatz des Öltankschiffs in die von der Organisation festgelegte Kategorie von Ausnahmefällen fällt.

Dieses zusätzliche Ballastwasser muß nach Regel 9 und nach den Vorschriften der Regel 15 behandelt und eingeleitet werden, und der Vorgang ist in das in Regel 20 bezeichnete Öltagebuch einzutragen."

Regel 13 A

Vorschriften für Öltankschiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks

Absatz 4 Buchstabe b wird gestrichen, und Absatz 4 Buchstabe a wird Absatz 4.

Regel 13 B

Vorschriften für Tankwaschen mit Rohöl

In Absatz 3 wird nach dem Wort „Fassung“ folgendes eingefügt:

„bzw. in seiner jeweils geänderten Fassung“.

Absatz 5 Buchstabe b wird gestrichen, und Absatz 5 Buchstabe a wird Absatz 5.

Regel 13 C

Vorhandene Tankschiffe, die in einem besonderen Verkehr eingesetzt sind

Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

„(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 der vorliegenden Regel findet Regel 13 Absätze 7 bis 10 keine Anwendung auf ein vor-

handenes Öltankschiff, das ausschließlich in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist zwischen“.

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2 Buchstabe a wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„a) Das gesamte Ballastwasser einschließlich des sauberen Ballasts und der Tankwaschrückstände wird außer in Fällen nach Regel 11 an Bord zurückbehalten und in die Auffanganlagen gepumpt, und die entsprechende Eintragung in dem in Regel 20 bezeichneten Öltagebuch wird von der zuständigen Behörde des Hafenstaats bestätigt;“

Absatz 3 wird gestrichen.

Regel 14

Die Überschrift der Regel wird durch folgende Überschrift ersetzt:

**„Trennung von Öl und Wasserballast
und Beförderung von Öl in Vorpiektanks“**

Folgende neue Absätze werden angefügt:

„(4) Auf einem Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT, für das der Bauauftrag nach dem 1. Januar 1982 erteilt wird, oder, falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Juli 1982 gelegt wird oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet, darf Öl nicht in einem Vorpiektank oder einem vor dem Kollisionschott gelegenen Tank befördert werden.

(5) Alle nicht unter Absatz 4 fallenden Schiffe haben den Bestimmungen jenes Absatzes zu entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist.“

Regel 15

Zurückbehalten von Öl an Bord

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2 Buchstabe c wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„c) Der Sloptank oder die Reihe von Sloptanks muß eine ausreichende Kapazität haben, um die beim Tankwaschen anfallenden Ölrückstände und schmutzigen Ballastrückstände aufzunehmen. Die Gesamtkapazität des oder der Sloptanks muß mindestens 3 v. H. der Ladefähigkeit des Schiffes betragen; die Verwaltung kann jedoch folgende Tankkapazitäten zulassen:

- i) 2 v. H. bei Öltankschiffen, deren Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, daß, sobald der oder die Sloptanks mit Washwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne daß dem System zusätzliches Wasser zugeführt werden muß;
- ii) 2 v. H. bei Schiffen, auf denen nach Regel 13 Tanks für getrennten Ballast oder eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks vorhanden oder die nach Regel 13 B mit einem Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl ausgestattet sind. Diese Kapazität kann auf 1,5 v. H. herabgesetzt werden bei Öltankschiffen, deren Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, daß, sobald der oder die Sloptanks mit Washwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne daß dem System zusätzliches Wasser zugeführt werden muß;
- iii) 1 v. H. bei Tank-Massengutschiffen, in denen die Ölladung nur in Tanks mit glatten Wänden befördert wird. Diese Kapazität kann auf 0,8 v. H. herabgesetzt werden, wenn die Tankwaschvorrichtungen so beschaffen sind, daß,

sobald der oder die Slop tanks mit Waschwasser gefüllt sind, dieses Wasser zum Tankwaschen und gegebenenfalls als Antriebsflüssigkeit für Ejektoren ausreicht, ohne daß dem System zusätzliches Wasser zugeführt werden muß.

Neue Öltankschiffe mit 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit müssen mit mindestens zwei Slop tanks ausgestattet sein."

Der letzte Satz in Absatz 3 Buchstabe a wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„a) Das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl muß so ausgelegt und eingebaut sein, daß es den von der Organisation aufgestellten Richtlinien und Anforderungen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe *) entspricht. Die Verwaltungen können diejenigen besonderen Vorkehrungen zulassen, die in den Richtlinien und Anforderungen aufgeführt sind."

Absatz 3 Buchstabe a wird folgende Fußnote angefügt:

„*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.496 (XII) angenommenen Richtlinien und Anforderungen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe verwiesen."

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(5) a) die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 bei einem Öltankschiff verzichten, das ausschließlich für Reisen, deren Dauer 72 Stunden oder weniger beträgt, und innerhalb von 50 Meilen vom nächstgelegenen Land verwendet wird, sofern das Öltankschiff ausschließlich für den Verkehr zwischen Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats des Übereinkommens verwendet wird. Jeder derartige Verzicht erfolgt mit der Maßgabe, daß das Öltankschiff alle ölhaltigen Gemische zum späteren Einleiten in Auffanganlagen an Bord behält und daß die Verwaltung feststellt, daß zur Aufnahme dieser ölhaltigen Gemische ausreichende Auffanganlagen zur Verfügung stehen.

b) Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften des Absatzes 3 bei anderen als den unter Buchstabe a bezeichneten Öltankschiffen verzichten, wenn

- i) es sich um ein in Regel 13 C Absatz 1 bezeichnetes vorhandenes Öltankschiff mit 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit handelt, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist, und die Voraussetzungen der Regel 13 C Absatz 2 erfüllt sind oder
- ii) das Tankschiff ausschließlich für eine oder mehrere der folgenden Kategorien von Reisen verwendet wird:

1. Reisen in Sondergebieten oder

2. Reisen innerhalb von 50 Meilen vom nächstgelegenen Land außerhalb von Sondergebieten, sofern das Tankschiff verwendet wird für

aa) den Verkehr zwischen Häfen oder Umschlagplätzen eines Vertragsstaats dieses Übereinkommens oder

bb) beschränkte Reisen, die von der Verwaltung festgelegt werden und deren Dauer 72 Stunden oder weniger beträgt,

sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

3. Alle ölhaltigen Gemische werden zum späteren Einleiten in Auffanganlagen an Bord behalten,

4. die Verwaltung hat für Reisen nach Buchstabe b Ziffer ii Nummer 2 festgestellt, daß ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme dieser ölhaltigen Gemische

in den Ölladehäfen oder Umschlagplätzen zur Verfügung stehen, die das Tankschiff anläuft,

5. das gegebenenfalls erforderliche Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung enthält den Vermerk, daß das Schiff ausschließlich für eine oder mehrere der unter Buchstabe b Ziffer ii Nummer 1 oder Nummer 2 (bb) bezeichneten Kategorien von Reisen verwendet wird, und

6. Menge, Uhrzeit und Hafen des Einleitens werden in das Öltagebuch eingetragen."

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(7) Die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 gelten nicht für Öltankschiffe, die Asphalt oder andere unter diese Anlage fallende Erzeugnisse befördern, die aufgrund ihrer physikalischen Eigenschaften eine wirksame Trennung von Erzeugnis und Wasser und eine wirksame Überwachung unmöglich machen; bei diesen Tankschiffen wird die Überwachung des Einleitens nach Regel 9 dadurch vorgenommen, daß die Rückstände an Bord zurückgehalten werden und das gesamte verschmutzte Waschwasser in Auffanganlagen eingeleitet wird."

Regel 16

Der bisherige Wortlaut der Regel 16 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und Öl-Wasser-Separator- und Ölfilteranlage

(1) Jedes Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT, jedoch weniger als 10 000 RT, muß mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage (100-ppm-Anlage) ausgerüstet sein, die Absatz 6 entspricht. Jedes derartige Schiff, das große Mengen flüssigen Brennstoffs befördert, hat Absatz 2 der vorliegenden Regel oder Regel 14 Absatz 1 zu entsprechen.

(2) Jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT muß wie folgt ausgerüstet sein:

a) entweder mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage (100-ppm-Anlage), die Absatz 6 entspricht, und mit einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl, das Absatz 5 entspricht,

b) oder mit einer Ölfilteranlage (15-ppm-Anlage), die Absatz 7 entspricht.

(3) a) Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 bei Schiffen verzichten, die ausschließlich verwendet werden für

i) Reisen in Sondergebieten oder

ii) Reisen innerhalb von 12 Meilen vom nächstgelegenen Land außerhalb von Sondergebieten, sofern das Schiff verwendet wird für

1. den Verkehr zwischen Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats dieses Übereinkommens oder

2. von der Verwaltung festgelegte beschränkte Reisen, sofern alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

iii) Das Schiff ist mit einem Sammel-tank ausgerüstet, dessen Fassungsvermögen den Anforderungen der Verwaltung genügt, um das gesamte ölhaltige Bilgewasser an Bord zu behalten;

iv) das gesamte ölhaltige Bilgewasser wird zum späteren Einleiten in Auffanganlagen an Bord behalten;

v) die Verwaltung hat festgestellt, daß ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme des ölhaltigen Bilgewassers in einer ausreichenden Zahl von Häfen oder Umschlagplätzen, die das Schiff anläuft, zur Verfügung stehen;

vi) das gegebenenfalls erforderliche Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung enthält den Vermerk, daß das Schiff ausschließlich für unter Buchstabe a Ziffer i oder Ziffer ii Nummer 2 bezeichnete Reisen verwendet wird, und

vii) Menge, Uhrzeit und Hafen des Einleitens werden in das Öltagebuch eingetragen.

b) Die Verwaltung stellt sicher, daß Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 400 RT, soweit durchführbar, dafür ausgerüstet sind, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten oder nach den Vorschriften der Regel 9 Absatz 1 Buchstabe b einzuleiten.

(4) Für vorhandene Schiffe gelten die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens.

(5) Ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein. Bei der Prüfung des vorgesehenen Ölgehaltsmeßgeräts, das in das System eingebaut werden soll, berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen.*) Das System ist mit einem Registriergerät zu versehen, das den Ölgehalt in ppm ständig aufzeichnet. Diese Aufzeichnung muß Uhrzeit und Datum angeben und muß mindestens drei Jahre lang aufbewahrt werden. Das System schaltet sich ein, wenn irgendwelche Ausflüsse ins Meer eingeleitet werden; es muß sicherstellen, daß das Einleiten eines ölhaltigen Gemisches selbsttätig unterbrochen wird, wenn der Ölgehalt des Ausflusses den durch Regel 9 Absatz 1 Buchstabe b zugelassenen Wert überschreitet. Ein Ausfall des Systems muß das Einleiten unterbrechen und in das Öltagebuch eingetragen werden. Das ausgefallene Gerät ist instand zu setzen, bevor das Schiff seine nächste Reise antritt, sofern es sich nicht zu einem Reparaturhafen begibt. Vorhandene Schiffe müssen allen genannten Bestimmungen entsprechen; jedoch kann die Unterbrechung des Einleitens von Hand erfolgen.

(6) Die in Absatz 1 und in Absatz 2 Buchstabe a genannte Öl-Wasser-Separatoranlage muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein und muß sicherstellen, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, nachdem es das System durchlaufen hat, einen Ölgehalt von weniger als 100 ppm aufweist. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen.*)

(7) Die in Absatz 2 Buchstabe b genannte Ölfilteranlage muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein und muß sicherstellen, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, nachdem es das oder die Systeme durchlaufen hat, einen Ölgehalt von höchstens 15 ppm aufweist. Die Anlage ist mit einer Alarmvorrichtung zu versehen, die anzeigt, wenn dieser Wert nicht eingehalten werden kann. Bei der Prüfung des Typs dieser Anlage berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen.*) Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 10 000 RT – mit Ausnahme derjenigen, die große Mengen flüssigen Brennstoffs befördern oder Bilgewasser nach Regel 10 Absatz 3 Buchstabe b einleiten –, die mit einer Ölfilteranlage anstelle einer Öl-Wasser-Separatoranlage ausgestattet sind, haben den Vorschriften über die Alarmvorrichtungen zu entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist."

Den Absätzen 5, 6 und 7 der Regel 16 wird folgende Fußnote angefügt:

„*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.393 (X) angenommene Empfehlung über die internationalen Leistungs- und Prüfungsanforderungen für Öl-Wasser-Separatoranlagen und Ölgehaltsmeßgeräte verwiesen.“

Regel 18

Pump-, Leitungs- und Einleitvorrichtungen bei Öltankschiffen

Der bisherige Wortlaut der Regel 18 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Bei jedem Öltankschiff muß auf dem offenen Deck an beiden Seiten des Schiffes eine Übergabestation zur Verbindung mit Auffanganlagen zum Einleiten schmutzigen Ballastwassers oder ölverseuchten Wassers angebracht werden.

(2) Bei jedem Öltankschiff müssen Rohrleitungen für das Einleiten von nach Regel 9 oder Regel 10 gestattetem Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen ins Meer zum offenen Deck oder zur Bordwand oberhalb der Wasserlinie bei größtem Ballasttiefgang geführt werden. Abweichende Leitungssysteme, die nach Absatz 6 Buchstaben a bis e betrieben werden können, können zugelassen werden.

(3) Bei neuen Öltankschiffen ist eine Vorrichtung zum Unterbrechen des Einleitens von Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen ins Meer, das kein nach Absatz 6 gestattetes Einleiten unterhalb der Wasserlinie ist, von einer Stelle auf dem Oberdeck oder darüber vorzusehen, die so gelegen ist, daß die in Absatz 1 bezeichnete Übergabestation während des Betriebs und das Einleiten ins Meer aus den in Absatz 2 bezeichneten Rohrleitungen visuell beobachtet werden können. Die Vorrichtung zum Unterbrechen des Einleitens braucht nicht an der Beobachtungsstelle gelegen zu sein, wenn eine sichere Fernsprech- oder Sprechfunkverbindung zwischen der Beobachtungsstelle und der Stelle zur Überwachung des Einleitens vorhanden ist.

(4) Jedes neue Öltankschiff, das mit Tanks für getrennten Ballast versehen oder mit Systemen zum Tankwaschen mit Rohöl ausgestattet sein muß, hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

- a) Es ist mit Ölleitungen auszurüsten, die so entworfen und eingebaut sind, daß möglichst wenig Öl in den Leitungen zurückbleibt, und
- b) es sind Vorrichtungen vorzusehen, um alle Ladepumpen und alle Ölleitungen bei Beendigung des Löschens von Ladung zu entleeren, erforderlichenfalls durch Anschluß an eine Restlizenzeinrichtung. Die Rückstände aus den Leitungen und Pumpen müssen sowohl an Land als auch in einen Ladetank oder Slop tank eingeleitet werden können. Für das Einleiten an Land ist eine besondere Leitung mit kleinem Durchmesser vorzusehen, die außen vor den Absperrarmaturen der Übergabestation des Schiffes angeschlossen wird.

(5) Für vorhandene ~~Rohöl~~ Öltankschiffe, die mit Tanks für getrennten Ballast ~~oder mit einem System zum Tankwaschen mit Rohöl~~ ausgestattet sein ~~oder mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden müssen~~, gilt Absatz 4 Buchstabe b.

(6) Auf jedem Öltankschiff ~~hat~~ das Einleiten von Ballastwasser oder ölverseuchtem Wasser aus den Ladetankbereichen oberhalb der Wasserlinie ~~zu erfolgen~~, außer in folgenden Fällen:

- a) Getrennter Ballast und sauberer Ballast können unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden
 - i) in Häfen oder an der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen oder
 - ii) auf See durch Schwerkraft,

sofern die Oberfläche des Ballastwassers unmittelbar vor dem Einleiten überprüft worden ist, um sicherzustellen, daß keine Verunreinigung mit Öl vorliegt.

- b) Vorhandene Öltankschiffe, die ohne bauliche Änderung nicht in der Lage sind, getrennten Ballast oberhalb der Wasserlinie einzuleiten, können ihn auf See unterhalb der Wasserlinie einleiten, sofern die Oberfläche des Ballastwassers unmittelbar vor dem Einleiten überprüft worden ist, um sicherzustellen, daß keine Verunreinigung mit Öl vorliegt.
- c) Vorhandene Öltankschiffe, die mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden und die ohne bauliche Änderung nicht in der Lage sind, Ballastwasser aus eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks oberhalb der Wasserlinie einzuleiten, können diesen Ballast unterhalb der Wasserlinie einleiten, sofern das Einleiten des Ballastwassers nach Regel 13 A Absatz 3 überprüft wird.
- d) Auf jedem Öltankschiff kann auf See schmutziges Ballastwasser oder ölverseuchtes Wasser aus Tanks im Ladetankbereich, die keine Slop-tanks sind, durch Schwerkraft unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden, sofern genügend Zeit vergangen ist, damit sich das Öl vom Wasser trennen kann, und das Ballastwasser unmittelbar vor dem Einleiten mit einem in Regel 15 Absatz 3 Buchstabe b genannten Meßgerät zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser geprüft worden ist, um sicherzustellen, daß die Höhe der Grenzfläche derart ist, daß durch das Einleiten kein erhöhtes Risiko einer Schädigung der Meeresumwelt auftritt.
- e) Nach dem Einleiten entsprechend der unter Buchstabe d genannten Methode oder anstelle eines solchen Einleitens kann auf vorhandenen Öltankschiffen auf See schmutziges Ballastwasser oder ölverseuchtes Wasser aus den Ladetankbereichen unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - i) Ein Teil des Wasserdurchflusses wird durch fest eingebaute Rohrleitungen zu einer leicht zugänglichen Stelle auf dem Oberdeck oder darüber geführt, von der aus er während des Einleitens visuell beobachtet werden kann, und
 - ii) dieses Teilstrom-Überwachungssystem entspricht den von der Verwaltung festgelegten Vorschriften, die mindestens alle Bestimmungen der von der Organisation angenommenen Anforderungen in bezug auf die Auslegung, den Einbau und den Betrieb eines Teilstrom-Systems zur Überwachung des Wasserdurchflusses beim Einleiten über Bord enthalten.“
- ii) Einleiten von schmutzigem Ballast- oder Reinigungswasser aus den unter Ziffer i erwähnten Tanks;
- iii) Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm);
- iv) Einleiten über Bord oder sonstige Abgabe bzw. Beseitigung von Bilgewasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat.
- b) Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks (Öltankschiffe):
 - i) Übernahme von Ölladung;
 - ii) Umpumpen von Ölladung während der Reise;
 - iii) Löschen von Ölladung;
 - iv) Füllen von Ladetanks und eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Ballast;
 - v) Reinigung von Ladetanks einschließlich Tankwaschen mit Rohöl;
 - vi) Einleiten von Ballast außer aus Tanks für getrennten Ballast;
 - vii) Einleiten von Wasser aus Slop-tanks;
 - viii) Schließen aller in Frage kommenden Ventile oder ähnlichen Vorrichtungen nach dem Einleiten aus Slop-tanks;
 - ix) Schließen der Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks und den Lade- und Lenzleitungen nach dem Einleiten aus Slop-tanks;
 - x) Abgabe bzw. Beseitigung von Rückständen.“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 4 Satz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Nach Beendigung eines jeden Vorgangs sind die entsprechenden Angaben von dem oder den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben, und nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Öltagebuchs vom Kapitän des Schiffes zu unterzeichnen.“

Dem bisherigen Wortlaut wird folgender neue Absatz angefügt:

„(7) Für Öltankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 150 RT, die nach Regel 15 Absatz 4 betrieben werden, soll die Verwaltung ein entsprechendes Öltagebuch ausarbeiten.“

Regel 20 Öltagebuch

Der bisherige Wortlaut der Absätze 1 und 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT sowie jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankschiff ist, haben ein Öltagebuch Teil I (Betriebsvorgänge im Maschinenraum) zu führen. Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT hat außerdem ein Öltagebuch Teil II (Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks) zu führen. Das oder die Öltagebücher sind als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert nach dem oder den Mustern des Anhangs III zu führen.

(2) Das Öltagebuch ist jeweils – gegebenenfalls mit Angaben für jeden Tank – auszufüllen, wenn einer der folgenden Betriebsvorgänge auf dem Schiff stattfindet:

- a) Betriebsvorgänge im Maschinenraum (alle Schiffe):
 - i) Füllen der Brennstofftanks mit Ballast oder Reinigung der Tanks;

Regel 21

Besondere Vorschriften für Bohrinself und sonstige Plattformen

Dem bisherigen Wortlaut wird folgender neue Buchstabe angefügt:

„d) ist außerhalb von Sondergebieten und mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land vorbehaltlich der Regel 11 das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer von stationären Bohrinself oder Plattformen aus verboten, es sei denn, daß der Ölgehalt der eingeleiteten Flüssigkeit in unverdünntem Zustand nicht mehr als 100 ppm beträgt, sofern nicht entsprechende nationale Vorschriften vorhanden sind, die strenger sind; in diesem Fall sind solche nationalen Vorschriften anzuwenden.“

Regel 25**Unterteilung und Stabilität**

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2 Buchstabe a wird durch folgenden Wortlaut ersetzt, und die Buchstaben b, c und d werden d, e und f:

„a) Beschädigung der Seite

- | | |
|---|---|
| i) Längsausdehnung | 1/3 ($L^{2/3}$), jedoch nicht mehr als 14,5 m |
| ii) Querausdehnung
(rechtwinklig zur Mittschiffsebene nach innen in der Höhe der Sommerladelinie gemessen) | B/5, jedoch nicht mehr als 11,5 m |
| iii) senkrechte Ausdehnung | von Innenkante Bodenbeplattung auf Mitte Schiff, aufwärts ohne Begrenzung |

b) Beschädigung des Bodens

- | | | |
|----------------------------|---|---|
| | für 0,3 L vom vorderen Lot | für jeden anderen Teil des Schiffes |
| i) Längsausdehnung | 1/3 ($L^{2/3}$), jedoch nicht mehr als 14,5 m | 1/3 ($L^{2/3}$), jedoch nicht mehr als 5 m |
| ii) Querausdehnung | B/6, jedoch nicht mehr als 10 m | B/6, jedoch nicht mehr als 5 m |
| iii) senkrechte Ausdehnung | B/15, jedoch nicht mehr als 6 m, gemessen von Innenkante Bodenbeplattung auf Mitte Schiff | B/15, jedoch nicht mehr als 6 m, gemessen von Innenkante Bodenbeplattung auf Mitte Schiff |

- c) Jede Beschädigung von geringerem Ausmaß als dem unter den Buchstaben a und b bezeichneten Höchstausmaß, die ungünstigere Verhältnisse ergibt, ist in die Betrachtungen einzubeziehen.“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 3 Buchstabe c wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „c) Die Stabilität im Endstadium des Flutens wird untersucht und kann als ausreichend angesehen werden, wenn die Hebelarmkurve mindestens um 20° über den Punkt der Gleichgewichtsschwimmlage hinausgeht und der restliche aufrichtende Hebelarm dabei innerhalb des 20°-

Bereichs mindestens 0,1 Meter beträgt; die Fläche unterhalb der Kurve muß in diesem Bereich mindestens 0,0175 Meter-Radian betragen. Ungesicherte Öffnungen dürfen innerhalb dieses Bereichs nicht eintauchen, es sei denn, der betreffende Raum wird als geflutet angenommen. Innerhalb dieses Bereichs kann das Eintauchen der unter Buchstabe a aufgeführten Öffnungen und anderer Öffnungen, die wasserdicht verschlossen werden können, zugelassen werden.“

Absatz 3 wird folgender neue Buchstabe e angefügt:

- „e) Etwa vorhandene Einrichtungen zum Krängungsausgleich, die mechanische Hilfsmittel wie Absperreinrichtungen oder Querflutleitungen erfordern, dürfen zur Beschränkung des Krängungswinkels und zum Erreichen der unter den Buchstaben a, b und c geforderten Mindestwerte für die Reststabilität nicht herangezogen werden, und in allen Zwischenzuständen der Flutung muß eine ausreichende Reststabilität vorhanden sein. Räume, die durch Kanäle mit großen Querschnitten verbunden sind, dürfen als Einheit betrachtet werden.“

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 4 Buchstabe b wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- „b) Die Flutbarkeit der infolge einer Beschädigung gefluteten Räume wird wie folgt angenommen:

Räume/Tanks	Flutbarkeit
Bestimmt für Vorräte	0,60
Belegt durch Unterkünfte	0,95
Belegt durch Maschinenanlagen	0,85
Leerräume	0,95
Vorgesehen für verbrauchbare Flüssigkeiten	0 bis 0,95 *)
Vorgesehen für andere Flüssigkeiten	0 bis 0,95 *)

*) Die Flutbarkeit der teilweise gefüllten Abteilungen hat der Menge der in der Abteilung beförderten Flüssigkeit zu entsprechen. Erstreckt sich die Beschädigung auf einen Tank, der Flüssigkeit enthält, so ist anzunehmen, daß der Inhalt der betroffenen Abteilung vollständig verloren ist und bis zur Höhe des endgültigen Gleichgewichts durch Salzwasser ersetzt wird.“

Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- „(5) Dem Kapitän eines neuen Öltankschiffs und der für ein neues Öltankschiff ohne eigenen Antrieb, auf welche diese Anlage Anwendung findet, verantwortlichen Person werden in genehmigter Form zur Verfügung gestellt.“

171/85 C

Anhang II

Das bisherige Muster eines Zeugnisses wird durch folgende Muster ersetzt:

„Muster für Zeugnis und Nachträge

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung

(Anmerkung: Dieses Zeugnis ist durch einen Bericht über Bau und Ausrüstung zu ergänzen)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) im Namen der Regierung

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoreaumgehalt

Schiffstyp:

Öltankschiff *)

Schiff mit Ladetanks, das kein Öltankschiff ist und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fällt *)

Sonstiges Schiff *)

Hiermit wird bescheinigt, daß

1. das Schiff nach Regel 4 der Anlage I des Übereinkommens besichtigt worden ist und
2. die Besichtigung ergeben hat, daß Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe des Schiffes sowie deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und daß das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Anlage I des Übereinkommens entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis zum vorbehaltlich der Besichtigungen nach Regel 4 der Anlage I des Übereinkommens.

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

..... 19.....
(Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen

171/85C

Vermerk für jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer nach Regel 4 der Anlage I des Übereinkommens erforderlichen Besichtigung festgestellt wurde, daß das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht:

Jährliche Besichtigung

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Datum

Jährliche Besichtigung/
Zwischenbesichtigung *)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Datum

Jährliche Besichtigung/
Zwischenbesichtigung

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Datum

Jährliche Besichtigung

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Datum

*) Nichtzutreffendes streichen

Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Överschmutzung (IOPP-Zeugnis)

Bericht über Bau und Ausrüstung von Schiffen (außer Öltankschiffen)

im Hinblick auf die Bestimmungen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet)

Anmerkungen:

1. Dieses Formblatt ist für den dritten Schiffstyp gemäß IOPP-Zeugnis zu verwenden, d. h. „Sonstige Schiffe“. Für Öltankschiffe und Schiffe mit Ladetanks, die keine Öltankschiffe sind und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen, ist Formblatt B zu verwenden.
2. Dieser Bericht ist fest mit dem IOPP-Zeugnis zu verbinden. Das IOPP-Zeugnis muß jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
3. Ist der Originalbericht nicht in englischer oder französischer Sprache abgefaßt, so muß ihm eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigelegt sein.
4. Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (X) bedeutet „ja“ oder „zutreffend“, ein Strich (–) bedeutet „nein“ oder „nicht zutreffend“.
5. Die in diesem Bericht erwähnten Regeln beziehen sich auf die Regeln der Anlage I des Übereinkommens, die Entschliefungen auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommenen Entschliefungen.

1. Daten des Schiffes

1.1 Name des Schiffes

1.2 Unterscheidungssignal

1.3 Heimathafen

1.4 Bruttoreaumgehalt

1.5 Baudatum

1.5.1 Datum des Bauauftrags

1.5.2 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde
oder das Schiff sich in einem entsprechenden
Bauzustand befand

1.5.3 Datum der Ablieferung

1.6 Größerer Umbau (falls zutreffend)

1.6.1 Datum des Umbaufauftrags

1.6.2 Datum des Umbaubeginns

1.6.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus

1.7 Art des Schiffes

1.7.1 Neues Schiff nach Regel 1 Nummer 6

☐

1.7.2 Vorhandenes Schiff nach Regel 1 Nummer 7

☐

1.7.3 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung
von der Verwaltung als „vorhandenes Schiff“ nach Regel 1 Nummer 7 anerkannt worden

☐

2. Kontrolleinrichtungen für das Einleiten von Öl aus Maschinenraumbilgen und Brennstofftanks (Regeln 10 und 16)

2.1 Beförderung von Ballastwasser in Brennstofftanks

2.1.1 Das Schiff kann unter normalen Bedingungen Ballastwasser in Brennstofftanks befördern

☐

2.1.2 Das Schiff befördert unter normalen Bedingungen kein Ballastwasser in Brennstofftanks

☐

2.2 Typ der eingebauten Separator- oder Filteranlage

2.2.1 Einrichtungen, die Ausflüsse mit einem Ölgehalt von weniger als 100 ppm erzeugen können

☐

2.2.2 Einrichtungen, die Ausflüsse mit einem Ölgehalt von höchstens 15 ppm erzeugen können

☐

2.3 Typ des Kontrollsystems

2.3.1 Überwachungs- und Kontrollsystem (Regel 16 Absatz 5)

.1 mit einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung

☐

.2 mit einer Einrichtung zur Unterbrechung von Hand

☐

2.3.2 15-ppm-Alarm (Regel 16 Absatz 7)

☐

- 2.3.3 Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung für das Einleiten in Sondergebieten (Regel 10 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer vi) ☐
- 2.3.4 Ölgehaltsmeßgerät [Entschließung A.444(XI)] ☐
- .1 mit Registriergerät ☐
- .2 ohne Registriergerät ☐
- 2.4 Zulassungsnormen
- 2.4.1 Die Separator- oder Filteranlage ☐
- .1 ist nach Entschließung A.393(X) zugelassen worden ☐
- .2 ist nach Entschließung A.233(VII) zugelassen worden ☐
- .3 ist nach nationalen Normen, die nicht auf Entschließung A.393(X) oder A.233(VII) beruhen, zugelassen worden ☐
- .4 ist nicht zugelassen worden ☐
- 2.4.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach Entschließung A.444(XI) zugelassen worden ☐
- 2.4.3 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach Entschließung A.393(X) zugelassen worden ☐
- 2.5 Maximaler Durchfluß des Systems beträgt m³/h
- 2.6 Anwendung
- 2.6.1 Nach Regel 16 Absatz 4 braucht das Schiff bis zum 19.....*) nicht mit den vorgenannten Einrichtungen ausgerüstet zu sein ☐
3. Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) (Regel 17)
- 3.1 Das Schiff verfügt über Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) mit einem Gesamtfassungsvermögen von m³ ☐
- 3.2 Vorrichtungen für die Beseitigung von Ölrückständen, die zusätzlich zu den Ölschlamm tanks vorgesehen sind ☐
4. Genormter Abflußanschluß (Regel 19)
- 4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenräumen an Auffanganlagen ausgerüstet, die mit einem genormten Abflußanschluß nach Regel 19 ausgestattet ist ☐
5. Befreiung
- 5.1 Befreiungen von den Anforderungen des Kapitels II der Anlage I des Übereinkommens sind nach Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a von der Verwaltung in bezug auf die unter der (den) Nummer(n) dieses Berichts aufgeführten Punkte zugelassen worden
6. Gleichwertiger Ersatz (Regel 3)
- 6.1 Gleichwertiger Ersatz ist von der Verwaltung für bestimmte Anforderungen der Anlage I in bezug auf die unter der (den) Nummer(n) dieses Berichts aufgeführten Punkte zugelassen worden

Hiermit wird bescheinigt, daß dieser Bericht in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Berichts)

..... 19.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der den Bericht ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

*) Datum einsetzen, an dem das Übereinkommen drei Jahre in Kraft ist.

Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP-Zeugnis)

Bericht über Bau und Ausrüstung von Öltankschiffen

im Hinblick auf die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet)

Anmerkungen:

1. Dieses Formblatt ist für die beiden ersten Schiffstypen gemäß IOPP-Zeugnis zu verwenden, d. h. für Öltankschiffe und sonstige Schiffe mit Ladetanks, die unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen. Für den dritten Schiffstyp gemäß IOPP-Zeugnis ist Formblatt A zu verwenden.
2. Dieser Bericht ist fest mit dem IOPP-Zeugnis zu verbinden. Das IOPP-Zeugnis muß jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
3. Ist der Originalbericht nicht in englischer oder französischer Sprache abgefaßt, so muß ihm eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigelegt sein.
4. Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (X) bedeutet „ja“ oder „zutreffend“, ein Strich (–) bedeutet „nein“ oder „nicht zutreffend“.
5. Die in diesem Bericht erwähnten Regeln beziehen sich auf die Regeln der Anlage I des Übereinkommens, die Entschliefungen auf die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation angenommenen Entschliefungen.

1. Daten des Schiffes

1.1 Name des Schiffes

1.2 Unterscheidungssignal

1.3 Heimathafen

1.4 Bruttoreaumgehalt

1.5 Ladefähigkeit des Schiffes (m³)

1.6 Tragfähigkeit des Schiffes (metrische Tonnen)
(Regel 1 Nummer 22)

1.7 Länge des Schiffes (m) (Regel 1 Nummer 18)

1.8 Baudatum

1.8.1 Datum des Bauauftrags

1.8.2 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde
oder das Schiff sich in einem entsprechenden
Bauzustand befand

1.8.3 Datum der Ablieferung

1.9 Größerer Umbau (falls zutreffend)

1.9.1 Datum des Umbaufauftrags

1.9.2 Datum des Umbaubeginns

1.9.3 Datum der Fertigstellung des Umbaus

1.10 Art des Schiffes

1.10.1 Neues Schiff nach Regel 1 Nummer 6

☐

1.10.2 Vorhandenes Schiff nach Regel 1 Nummer 7

☐

1.10.3 Neues Öltankschiff nach Regel 1 Nummer 26

☐

1.10.4 Vorhandenes Öltankschiff nach Regel 1 Nummer 27

☐

1.10.5 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung von der
Verwaltung als „vorhandenes Schiff“ nach Regel 1 Nummer 7 anerkannt worden

☐

1.10.6 Das Schiff ist wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung von der
Verwaltung als „vorhandenes Öltankschiff“ nach Regel 1 Nummer 27 anerkannt worden

☐

1.10.7 Das Schiff braucht wegen unvorhergesehener Verzögerungen bei der Ablieferung
nicht den Bestimmungen der Regel 24 zu entsprechen

☐

1.11 Schiffstyp

1.11.1 Rohöltankschiff

☐

1.11.2 Produktentankschiff

☐

1.11.3 Rohöl/Produktentankschiff

☐

1.11.4 Tank-Massengutschiff

☐

- 1.11.5 Sonstiges Schiff mit Ladetanks, die unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fallen ☐
- 1.11.6 Öltankschiff, das nur zur Beförderung der in Regel 15 Absatz 7 genannten Stoffe bestimmt ist ☐
- 1.11.7 Rohöltankschiff mit COW-System, das gemäß gesondert ausgestellttem IOPP-Zeugnis auch für den Einsatz als Produktentankschiff mit CBT-Tanks vorgesehen ist ☐
- 1.11.8 Produktentankschiff mit CBT-Tanks, das gemäß gesondert ausgestellttem IOPP-Zeugnis auch für den Einsatz als Rohöltankschiff mit COW-System vorgesehen ist ☐
- 1.11.9 Chemikalien-tankschiff, das Öl befördert ☐
2. Kontrolleinrichtungen für das Einleiten von Öl aus Maschinenraumbilgen und Brennstofftanks (Regeln 10 und 16)
- 2.1 Beförderung von Ballastwasser in Brennstofftanks
- 2.1.1 Das Schiff kann unter normalen Bedingungen Ballastwasser in Brennstofftanks befördern ☐
- 2.1.2 Das Schiff befördert unter normalen Bedingungen kein Ballastwasser in Brennstofftanks ☐
- 2.2 Typ der eingebauten Separator- oder Filteranlage
- 2.2.1 Einrichtungen, die Ausflüsse mit einem Ölgehalt von weniger als 100 ppm erzeugen können ☐
- 2.2.2 Einrichtungen, die Ausflüsse mit einem Ölgehalt von höchstens 15 ppm erzeugen können ☐
- 2.3 Typ des Kontrollsystems
- 2.3.1 Überwachungs- und Kontrollsystem (Regel 16 Absatz 5)
- .1 mit einer Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung ☐
- .2 mit einer Einrichtung zur Unterbrechung von Hand ☐
- 2.3.2 15-ppm-Alarm (Regel 16 Absatz 7) ☐
- 2.3.3 Einrichtung zur selbsttätigen Unterbrechung für das Einleiten in Sondergebieten (Regel 10 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer vi) ☐
- 2.3.4 Ölgehaltsmeßgerät [Entschliebung A.444(XI)] ☐
- .1 mit Registriergerät ☐
- .2 ohne Registriergerät ☐
- 2.4 Zulassungsnormen
- 2.4.1 Die Separator- oder Filteranlage
- .1 ist nach Entschliebung A.393(X) zugelassen worden ☐
- .2 ist nach Entschliebung A.233(VII) zugelassen worden ☐
- .3 ist nach nationalen Normen, die nicht auf Entschliebung A.393(X) oder A.233(VII) beruhen, zugelassen worden ☐
- .4 ist nicht zugelassen worden ☐
- 2.4.2 Die Zusatzeinrichtung ist nach Entschliebung A.444(XI) zugelassen worden ☐
- 2.4.3 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach Entschliebung A.393(X) zugelassen worden ☐
- 2.5 Maximaler Durchfluß des Systems beträgt m³/h
- 2.6 Anwendung
- 2.6.1 Nach Regel 16 Absatz 4 braucht das Schiff bis zum 19..... *) nicht mit den vorgenannten Einrichtungen ausgerüstet zu sein ☐
3. Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) (Regel 17)
- 3.1 Das Schiff verfügt über Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) mit einem Gesamtfassungsvermögen von m³ ☐
- 3.2 Vorrichtungen für die Beseitigung von Ölrückständen, die zusätzlich zu den Ölschlamm-tanks vorgesehen sind ☐
4. Genormter Abflußanschluß (Regel 19)
- 4.1 Das Schiff ist mit einer Rohrleitung für die Abgabe von Rückständen aus den Maschinenraumbilgen an Auffanganlagen ausgerüstet, die mit einem genormten Abflußanschluß nach Regel 19 ausgestattet ist ☐

*) Datum einsetzen, an dem das Übereinkommen drei Jahre in Kraft ist.

5 Bau (Regeln 13, 24 und 25)

5.1 In Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel 13 muß das Schiff

- 5.1.1 mit SBT-Tanks, PL-Anordnung und COW-System ausgestattet sein ☐
- 5.1.2 mit SBT-Tanks und PL-Anordnung ausgestattet sein ☐
- 5.1.3 mit SBT-Tanks ausgestattet sein ☐
- 5.1.4 mit SBT-Tanks, CBT-Tanks oder COW-System ausgestattet sein ☐
- 5.1.5 mit SBT-Tanks oder CBT-Tanks ausgestattet sein ☐
- 5.1.6 nicht den Vorschriften der Regel 13 entsprechen ☐

5.2 Tanks für getrennten Ballast (SBT)

- 5.2.1 Das Schiff ist nach Regel 13 mit SBT-Tanks ausgestattet ☐
- 5.2.2 Das Schiff ist mit SBT-Tanks ausgestattet, die in schutzbietender Anordnung (PL) nach Regel 13E ausgeführt sind ☐
- 5.2.3 SBT-Tanks sind wie folgt angeordnet:

Tank	Inhalt (m³)	Tank	Inhalt (m³)
		Gesamt	

5.3 Eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks (CBT)

5.3.1 Das Schiff ist mit CBT-Tanks nach Regel 13A ausgestattet und darf betrieben werden

- .1 als Produktentankschiff ☐
- .2 als Rohöltankschiff bis zum 19..... *) ☐

5.3.2 CBT-Tanks sind wie folgt angeordnet:

Tank	Inhalt (m³)	Tank	Inhalt (m³)
		Gesamt	

5.3.3 Das Schiff ist mit einem gültigen Handbuch für den Betrieb eigens für sauberen Ballast bestimmter Tanks ausgestattet, das folgendes Datum trägt: ☐5.3.4 Das Schiff verfügt über gemeinsame Rohrleitungen und Pumpen für CBT-Tanks und Ladetanks ☐5.3.5 Das Schiff verfügt über getrennte Rohrleitungen und Pumpen für CBT-Tanks ☐

5.4 Tankwaschen mit Rohöl (COW)

5.4.1 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 13B ausgerüstet ☐5.4.2 Das Schiff ist mit einem COW-System nach Regel 13B ausgerüstet; die Wirksamkeit des Systems ist jedoch in Übereinstimmung mit Regel 13 Absatz 6 und Nummer 4.2.10 der überarbeiteten COW-Anforderungen [Entschliebung A.446(XI)] noch nicht nachgewiesen worden ☐

*) Datum einsetzen, an dem das Übereinkommen zwei bzw. vier Jahre in Kraft ist.

- 5.4.3 Das Schiff ist mit einem gültigen Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl ausgestattet, das folgendes Datum trägt:
- 5.4.4 Obgleich dies nicht erforderlich ist, ist das Schiff mit einem COW-System ausgerüstet, das hinsichtlich der Sicherheitsaspekte den überarbeiteten COW-Anforderungen [EntschlieÙung A.446(XI)] entspricht
- 5.5 Befreiung von Regel 13:
- 5.5.1 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 13C ausschließlich eingesetzt im Verkehr zwischen und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 13 befreit
- 5.5.2 Das Schiff wird in Übereinstimmung mit Regel 13D mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben und ist deshalb von den Vorschriften der Regel 13 befreit
- 5.6 Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks (Regel 24)
- 5.6.1 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 24 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften
- 5.6.2 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 24 Absatz 4 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften (s. Regel 2 Absatz 2)
- 5.7 Unterteilung und Stabilität (Regel 25)
- 5.7.1 Das Schiff muß nach den Vorschriften der Regel 25 gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften
- 5.7.2 Informationen und Angaben nach Regel 25 Absatz 5 sind in genehmigter Form an Bord vorhanden
6. Zurückbehalten von Öl an Bord (Regel 15)
- 6.1 Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl
- 6.1.1 Das Schiff fällt unter Öltankschiffe der Gruppe nach EntschlieÙung A.496(XII)
- 6.1.2 Das System besteht aus
- .1 Steuereinheit
- .2 Rechneinheit
- .3 Auswerteinheit
- 6.1.3 Das System ist ausgerüstet mit
- .1 einer Anlaßverblockung
- .2 einer selbsttätigen Abschaltvorrichtung
- 6.1.4 Das Ölgehaltsmeßgerät ist nach EntschlieÙung A.393(X) zugelassen und eignet sich für
- .1 Rohöl
- .2 schwarze Produkte
- .3 weiÙe Produkte
- 6.1.5 Ein Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl ist an Bord vorhanden
- 6.1.6 Das Schiff braucht in Übereinstimmung mit Regel 15 Absatz 1 bis zum 19..... *) nicht mit einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl ausgerüstet zu sein
- 6.2 Sloptanks
- 6.2.1 Das Schiff verfügt über besondere(n) Sloptank(s) mit einem Gesamtinhalt von m³, der % der Ladefähigkeit entspricht und damit in Übereinstimmung ist mit
- .1 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c
- .2 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i
- .3 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii
- .4 Regel 15 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer iii
- 6.2.2 Ladetanks sind zu Sloptanks bestimmt worden
- 6.2.3 Das Schiff braucht in Übereinstimmung mit Regel 15 Absatz 1 bis zum 19..... *) nicht mit Sloptanks ausgestattet zu sein

*) Datum einsetzen, an dem das Übereinkommen drei Jahre in Kraft ist.

- 6.3 Meßgeräte zur Bestimmung der Grenzflächen zwischen Öl und Wasser
- 6.3.1 Das Schiff verfügt über Meßgeräte zur Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser, die nach Entschließung MEPC.5(XIII) zugelassen sind ☐
- 6.4 Befreiung von Regel 15
- 6.4.1 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 15 Absatz 7 von den Vorschriften der Regel 15 Absätze 1, 2 und 3 befreit ☐
- 6.4.2 Das Schiff ist in Übereinstimmung mit Regel 2 Absatz 2 von den Vorschriften der Regel 15 Absätze 1, 2 und 3 befreit ☐
7. Pump-, Leitungs- und Einleitvorrichtungen (Regel 18)
- 7.1 Abflußöffnungen für das Einleiten von getrenntem Ballast ins Meer befinden sich
- 7.1.1 oberhalb der Wasserlinie ☐
- 7.1.2 unterhalb der Wasserlinie ☐
- 7.2 Außer der Übergabestation befinden sich Abflußöffnungen für das Einleiten von sauberem Ballast ins Meer *)
- 7.2.1 oberhalb der Wasserlinie ☐
- 7.2.2 unterhalb der Wasserlinie ☐
- 7.3 Außer der Übergabestation befinden sich Abflußöffnungen für das Einleiten von schmutzigem Ballast ins Meer *)
- 7.3.1 oberhalb der Wasserlinie ☐
- 7.3.2 unterhalb der Wasserlinie in Verbindung mit dem Teilstrom-Überwachungssystem nach Regel 18 Absatz 6 Buchstabe e ☐
- 7.3.3 unterhalb der Wasserlinie ☐
- 7.4 Abgabe von Öl aus Ladepumpen und Ölleitungen (Regel 18 Absätze 4 und 5)
- 7.4.1 Einrichtungen zum Entleeren aller Ladepumpen und Ölleitungen nach Abschluß des Löschvorgangs
- .1 Restmengen können in einen Ladetank oder Slop tank eingeleitet werden ☐
- .2 Für die Abgabe an Land ist eine besondere Leitung mit geringem Durchmesser vorhanden ☐
8. Gleichwertige Einrichtungen für Chemikalienschiffe, die Öl befördern
- 8.1 Als gleichwertige Einrichtung bei der Beförderung von Öl mit einem Chemikalienschiff verfügt das Schiff an Stelle von Slop tanks (Nummer 6.2) und von Meßgeräten zur Bestimmung der Grenzflächen zwischen Öl und Wasser (Nummer 6.3) über folgende Ausrüstung:
- 8.1.1 Öl-Wasser-Separatoranlage mit einem maximalen Durchfluß von m³/h, die in der Lage ist, den Ölgehalt auf weniger als 100 ppm zu verringern ☐
- 8.1.2 Auffangtank mit einem Fassungsvermögen von m³ ☐
- 8.1.3 Tank zum Sammeln der Tankwaschrückstände
- .1 ein eigens dafür bestimmter Tank ☐
- .2 ein Ladetank, der als Sammel tank bestimmt wird ☐
- 8.1.4 Fest eingebaute Pumpe für das Einleiten von ölhaltigen Ausflüssen durch die Öl-Wasser-Separatoranlage ☐
- 8.2 Die Öl-Wasser-Separatoranlage ist nach Entschließung A.393(X) zugelassen und ist für den gesamten Bereich der Stoffe der Anlage I geeignet ☐
- 8.3 Das Schiff verfügt über ein gültiges Zeugnis über die Eignung zur Beförderung von gefährlichen Chemikalien als Massengut ☐
9. Befreiung
- 9.1 Befreiungen von den Vorschriften der Kapitel II und III der Anlage I des Übereinkommens sind nach Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a von der Verwaltung in bezug auf die unter der (den) Nummer(n) dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden

*) Nur jene Öffnungen angeben, die überwacht werden können.

10. Gleichwertiger Ersatz (Regel 3)

10.1 Gleichwertiger Ersatz ist von der Verwaltung für bestimmte Vorschriften der Anlage I in bezug auf die unter der (den) Nummer(n) dieses Berichts aufgeführten Punkte gewährt worden

Hiermit wird bescheinigt, daß dieser Bericht in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Berichts)

..... 19.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der den Bericht ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)*

Anhang III

Die bisherigen Muster für Öltagebücher und Nachträge werden durch folgende Muster ersetzt:

„Muster für Öltagebücher**Öltagebuch****Teil I – Betriebsvorgänge im Maschinenraum
(Alle Schiffe)**

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Bruttoreaumgehalt:

Vom: bis zum

Anmerkung: Teil I des Öltagebuchs ist auf allen Öltankschiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 150 und mehr RT sowie auf allen sonstigen Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum zu benutzen. Auf Öltankschiffen ist außerdem Teil II des Öltagebuchs zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks zu benutzen.

Einführung

Die folgenden Seiten enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Maschinenraum, die nach Regel 20 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zu Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL 73/78) in das Öltagebuch einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefaßt, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Aufzeichnungen im Öltagebuch sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe und die Kennnummer einzusetzen sowie in dem dafür freigelassenen Raum die erforderlichen Einzelangaben in chronologischer Folge einzutragen.

Nach Beendigung eines jeden Vorgangs sind die entsprechenden Angaben vom verantwortlichen Offizier bzw. von den verantwortlichen Offizieren mit Datum und Unterschrift zu versehen. Nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Öltagebuchs vom Kapitän des Schiffes zu unterzeichnen.

Verzeichnis der aufzeichnungspflichtigen Vorgänge

- (A) Füllen der Brennstofftanks mit Ballast oder Reinigung der Tanks**
1. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
 2. Wurden sie gereinigt, seit sie das letztmal Öl enthielten? Wenn nicht, Sorte des vorher beförderten Öls
 3. Schiffsposition bei Beginn der Reinigung
 4. Schiffsposition bei Beginn des Füllens mit Ballast
- (B) Einleiten von schmutzigem Ballast- oder Reinigungswasser aus den unter Buchstabe (A) erwähnten Tanks**
5. Bezeichnung des (der) Tanks
 6. Schiffsposition bei Beginn des Einleitens
 7. Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens
 8. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens
 9. Methode des Einleitens:
 - .1 über eine 100-ppm-Einrichtung
 - .2 über eine 15-ppm-Einrichtung
 - .3 Abgabe an eine Auffanganlage
 10. Eingeleitete Menge
- (C) Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm)**
11. Menge der an Bord zur Abgabe bzw. Beseitigung gehaltenen Rückstände
 12. Methoden der Abgabe bzw. Beseitigung der Rückstände:
 - .1 Abgabe an eine Auffanganlage (Hafen angeben!)
 - .2 Vermischung mit Brennstoff
 - .3 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s) (Tank oder Tanks angeben!)
 - .4 Sonstige Methode (angeben, welche!)
- (D) Einleiten über Bord oder sonstige Abgabe bzw. Beseitigung von Bilgewasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat (Handbetrieb)**
13. Eingeleitete Menge
 14. Uhrzeit des Einleitens
 15. Methode des Einleitens oder der Abgabe bzw. Beseitigung:
 - .1 über eine 100-ppm-Einrichtung
 - .2 über eine 15-ppm-Einrichtung
 - .3 Abgabe an eine Auffanganlage (Hafen angeben!)
 - .4 Umpumpen in einen Slop- oder sonstigen Sammel-tank (Tank angeben!)
- (E) Einleiten über Bord oder sonstige Abgabe bzw. Beseitigung von Bilgewasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat (automatischer Betrieb)**
16. Uhrzeit der Umstellung des Pumpsystems auf automatischen Betrieb zum Einleiten über Bord
 17. Uhrzeit der Umstellung des Pumpsystems auf automatischen Betrieb zum Umpumpen von Bilgewasser in einen Sammel-tank (Sloptank) (Tank angeben!)
 18. Uhrzeit der Umstellung des Pumpsystems auf Handbetrieb
 19. Methode des Einleitens über Bord:
 - .1 über eine 100-ppm-Einrichtung
 - .2 über eine 15-ppm-Einrichtung
- (F) Zustand des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl**
20. Uhrzeit des Ausfalls des Systems
 21. Uhrzeit der Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems
 22. Ursachen des Ausfalls
- (G) Unfallbedingtes oder durch andere Außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl**
23. Uhrzeit des Vorfalls
 24. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
 25. Ungefährte Menge und Sorte des Öls
 26. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen
- (H) Weitere betriebliche Vorgänge und allgemeine Bemerkungen**

171185C

Öltagebuch

Teil II – Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks (Öltankschiffe)

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Bruttoreaumgehalt:

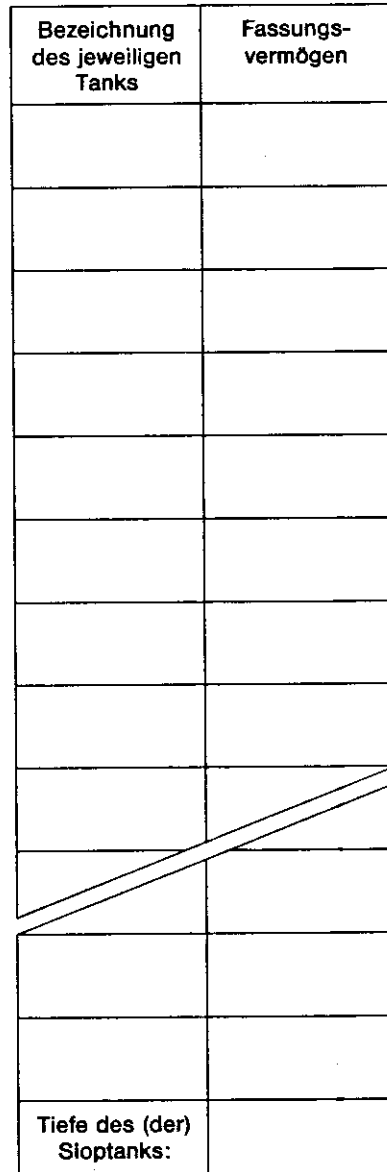
Vom: bis zum

Anmerkung: Teil II des Öltagebuchs ist auf allen Öltankschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen beziehungsweise Entleeren von Lade- und Ballasttanks zu benutzen. Diese Tankschiffe haben außerdem Teil I des Öltagebuchs zur Aufzeichnung bestimmter Betriebsvorgänge im Maschinenraum zu benutzen.

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Anordnung der Lade- und Slop tanks (Draufsicht)
(ist an Bord zu vervollständigen bzw. auszufüllen)



(Das Fassungsvermögen ist für jeden einzelnen Tank anzugeben, die Tiefe für jeden einzelnen Slop tank.)

Einführung

Die folgenden Seiten enthalten eine vollständige Aufzählung derjenigen Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks, die nach Regel 20 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL 73/78) in das Öltagebuch einzutragen sind. Die Vorgänge wurden entsprechend den betrieblichen Abläufen in Abschnitten zusammengefaßt, die jeweils mit einem Kennbuchstaben bezeichnet sind.

Bei Aufzeichnungen im Öltagebuch sind in die dafür vorgesehenen Spalten das Datum, der Kennbuchstabe und

die Kennnummer einzusetzen sowie in dem dafür freigelassenen Raum die erforderlichen Einzelangaben in chronologischer Folge einzutragen.

Nach Beendigung eines jeden Vorgangs sind die entsprechenden Angaben vom verantwortlichen Offizier bzw. von den verantwortlichen Offizieren mit Datum und Unterschrift zu versehen. Nach dem letzten Eintrag ist jede Seite des Öltagebuchs vom Kapitän des Schiffes gegenzuzeichnen. Bei Öltankschiffen, die in einem besonderen Verkehr nach Regel 13C der Anlage I zu MARPOL 73/78 eingesetzt sind, sind die entsprechenden Einträge im Öltagebuch von der zuständigen Behörde des Hafenstaats mit einem Bestätigungsvermerk zu versehen. *)

*) Der letzte Satz soll nur in das Öltagebuch eines Tankschiffs aufgenommen werden, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist.

Verzeichnis der aufzeichnungspflichtigen Vorgänge

(A) Übernahme von Ölladung

1. Ort der Übernahme
2. Sorte des übernommenen Öls und Bezeichnung des (der) Tanks
3. Gesamtmenge des übernommenen Öls

(B) Umpumpen von Ölladung während der Reise

4. Bezeichnung des (der) Tanks
 - .1 aus:
 - .2 in:
5. Wurde(n) der (die) unter Nummer 4.1 genannte(n) Tank(s) geleert?

(C) Löschen von Ölladung

6. Ort des Löschens
7. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks
8. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert?

(D) Tankwaschen mit Rohöl (nur bei Tankschiffen, die mit einem System für das Tankwaschen mit Rohöl ausgerüstet sind) (Für jeden mit Rohöl gewaschenen Tank sind gesonderte Eintragungen vorzunehmen.)

9. Hafen, in dem das Tankwaschen mit Rohöl erfolgte, bzw. Schiffposition, falls das Tankwaschen mit Rohöl zwischen zwei Entladehäfen erfolgte
10. Bezeichnung des (der) gewaschenen Tanks ¹⁾
11. Anzahl der benutzten Tankwaschmaschinen
12. Uhrzeit des Beginns des Tankwaschens
13. Art des Waschprogramms ²⁾
14. Arbeitsdruck in den Waschleitungen
15. Uhrzeit des Abschlusses bzw. der Unterbrechung des Tankwaschens
16. Auf welche Weise wurde festgestellt, ob der (die) Tanks trocken war(en)?
17. Bemerkungen ³⁾

(E) Füllen von Ladetanks mit Ballast

18. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks
19. Schiffposition bei Beginn des Füllens

(F) Füllen von eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks (nur bei Tankschiffen, die mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks ausgerüstet sind)

20. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks
21. Schiffposition, als dem (den) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tank(s) Spülwasser bzw. Hafenballast zugeführt wurde

22. Schiffposition, als die Pumpe(n) und Leitungen bei anschließender Abgabe des Spülwassers in den Slop tank durchgeführt wurden

23. Menge des Öl-Wasser-Gemisches, das nach dem Durchspülen der Leitungen den Slop tanks zugeführt wurde (Slop tank(s) angeben!)

24. Schiffposition, als dem (den) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tank(s) zusätzliches Ballastwasser zugeführt wurde

25. Uhrzeit und Schiffposition, als die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks sowie den Lade- und Lenzleitungen geschlossen wurden

26. Menge des an Bord genommenen sauberen Ballasts

(G) Reinigung von Ladetanks

27. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks
28. Hafen bzw. Schiffposition
29. Dauer der Reinigung
30. Reinigungsmethode ⁴⁾
31. Die Tankwaschrückstände wurden abgegeben an
 - .1 eine Auffanganlage
 - .2 (einen) Slop tank(s) bzw. (einen) zur Verwendung als Slop tank(s) bestimmte(n) Ladetank(s) (Tank(s) angeben!)

(H) Einleiten von schmutzigem Ballast

32. Bezeichnung des (der) Tanks
33. Schiffposition bei Beginn des Einleitens ins Meer
34. Schiffposition bei Abschluß des Einleitens ins Meer
35. Ins Meer eingeleitete Menge
36. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens
37. War das Überwachungs- und Kontrollsystem während des Einleitens in Betrieb?
38. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?
39. Menge des Öl-Wasser-Gemisches, das dem (den) Slop tank(s) zugeführt wurde (Slop tank(s) angeben!)
40. Abgabe an eine Auffanganlage an Land (ggf. Hafen angeben!)

(I) Einleiten von Wasser aus Slop tanks ins Meer

41. Bezeichnung des (der) Slop tanks
42. Absetzzeitraum seit dem letzten Zuführen von Rückständen bzw.
43. Absetzzeitraum seit dem letzten Einleiten
44. Uhrzeit und Schiffposition bei Beginn des Einleitens
45. Gesamthalt bei Beginn des Einleitens (Feststellung durch Peilen von der Tankdecke aus)

¹⁾ Sind in einem Tank mehr Tankwaschmaschinen angebracht, als nach der Beschreibung im Betriebs- und Ausrüstungs-Handbuch gleichzeitig betrieben werden können, so soll der gewaschene Tankbereich genau bezeichnet werden (z.B.: Mitteltank Nr. 2, vorderer Bereich).

²⁾ Hier ist entsprechend dem Betriebs- und Ausrüstungs-Handbuch einzutragen, ob nach einem Ein-Stufen-Programm oder einem Mehr-Stufen-Programm gewaschen wurde. Wurde nach einem Mehr-Stufen-Programm gewaschen, so ist der von den Tankwaschmaschinen erfaßte Winkel in vertikaler Ebene sowie die Häufigkeit anzugeben, mit der dieser Bereich in der betreffenden Stufe des Programms beaufschlagt wurde.

³⁾ Wurde nicht nach einem der im Betriebs- und Ausrüstungs-Handbuch angegebenen Programme gewaschen, so sind die Gründe dafür unter „Bemerkungen“ anzugeben.

⁴⁾ Absprühen mit dem Schlauch, maschinelles Waschen und/oder chemische Reinigung. Bei chemischer Reinigung sollen die betreffenden Chemikalien und die verwendete Menge angegeben werden.

46. Verlauf der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser bei Beginn des Einleitens (Feststellung durch Peilen von der Tankdecke aus)
 47. Eingeleitete Hauptmenge und Einleitrates
 48. Eingeleitete Restmenge und Einleitrates
 49. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens
 50. War das Überwachungs- und Kontrollsystem während des Einleitens in Betrieb?
 51. Verlauf der Grenzlinie zwischen Öl und Wasser bei Abschluß des Einleitens
 52. Schiffsgeschwindigkeit(en) während des Einleitens
 53. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?
 54. Bestätigung, daß alle in Betracht kommenden Ventile im Leitungsnetz des Schiffes bei Abschluß des Einleitens aus den Slop tanks geschlossen wurden
- (J) Abgabe bzw. Beseitigung von nicht anderweitig erfaßten Rückständen und Öl-Wasser-Gemischen**
55. Bezeichnung des (der) Tanks
 56. Aus den einzelnen Tanks abgegebene Menge
 57. Methode der Abgabe bzw. Beseitigung der Rückstände
 - .1 Abgabe an eine Auffanganlage (Hafen angeben!)
 - .2 Vermischung mit der Ladung
 - .3 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s) (Tank oder Tanks angeben!)
 - .4 Sonstige Methode (angeben, welche!)
- (K) Einleiten von sauberem Ballast aus Ladetanks**
58. Schiffsposition bei Beginn des Einleitens von sauberem Ballast
 59. Bezeichnung des (der) Tanks, aus dem (denen) eingeleitet wurde
 60. War(en) der (die) Tank(s) bei Abschluß des Einleitens leer?
 61. Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens, falls von der unter Nummer 58 angegebenen abweichend
 62. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?
- (L) Einleiten von sauberem Ballast aus eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks (nur bei Tankschiffen, die mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks ausgerüstet sind)**
63. Bezeichnung des (der) Tanks, aus dem (denen) eingeleitet wurde
 64. Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens von sauberem Ballast ins Meer
 65. Uhrzeit und Schiffsposition bei Abschluß des Einleitens ins Meer
 66. Menge, die
 - .1 ins Meer eingeleitet wurde oder
 - .2 an eine Auffanganlage abgegeben wurde (Hafen angeben!)
 67. Gab es vor dem oder während des Einleitens ins Meer irgend einen Hinweis auf eine Verschmutzung des Ballastwassers mit Öl?
68. Wurde der Einleitungsvorgang durch ein Ölgehaltsmeßgerät überwacht?
 69. Uhrzeit und Schiffsposition, als die Absperrventile zwischen den eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks sowie den Lade- und Lenzleitungen bei Abschluß der Abgabe von Ballast geschlossen wurden
- (M) Zustand des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl**
70. Uhrzeit des Ausfalls des Systems
 71. Uhrzeit der Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems
 72. Ursachen des Ausfalls
- (N) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl**
73. Uhrzeit des Vorfalles
 74. Hafen oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalles
 75. Ungefähre Menge und Sorte des Öls
 76. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen
- (O) Weitere betriebliche Vorgänge und allgemeine Bemerkungen**
- Tankschiffe, die in einem besonderen Verkehr eingesetzt sind
- (P) Übernahme von Ballastwasser**
77. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
 78. Schiffsposition zur Zeit des Füllens des (der) Tanks mit Ballast
 79. Gesamtmenge des übernommenen Ballastwassers in Kubikmeter
 80. Bemerkungen
- (Q) Umpumpen von Ballastwasser innerhalb des Schiffes**
81. Gründe für das Umpumpen
- (R) Abgabe von Ballastwasser an eine Auffanganlage**
82. Hafen oder Häfen, in dem (denen) Ballastwasser abgegeben wurde
 83. Name oder Bezeichnung der Auffanganlage
 84. Gesamtmenge des abgegebenen Ballastwassers in Kubikmeter
 85. Datum, Unterschrift und Stempel des Bediensteten der Hafenbehörde

Annex

**Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
Relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

Annexe

**Amendements à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

Annex I

**Regulations
for the Prevention of Pollution by Oil**

Regulation 1

Definitions

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

"(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13 B, 13 E and 18 (4) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982;

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13 (1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13 A, 13 B, 13 C, 13 D, 18 (5) and 18 (6) (c) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation."

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

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

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

Annexe I

Règle 1

Définitions

Remplacer le texte des paragraphes 26) et 27) par le suivant:

"26) Nonobstant les dispositions du paragraphe 6) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13B et 13E et du paragraphe 4) de la règle 18 de la présente Annexe, «pétrolier neuf» désigne un pétrolier:

- a) dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- c) dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- d) qui a subi une transformation importante:
 - i) dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - iii) qui est achevée après le 1^{er} juin 1982.

Toutefois, aux fins du paragraphe 1) de la règle 13 de la présente Annexe, la définition énoncée au paragraphe 6) de la présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes.

27) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13A, 13B, 13C et 13D et du paragraphe 5) et de l'alinéa c) du paragraphe 6) de la règle 18 de la présente Annexe, «pétrolier existant» désigne un pétrolier qui n'est pas un pétrolier neuf tel que défini au paragraphe 26) de la présente règle."

Règle 9

Règlementation des rejets d'hydrocarbures

Remplacer le texte de l'alinéa a) vi) du paragraphe 1) par le suivant:

"vi) Le pétrolier utilise un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente Annexe."

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

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

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

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

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

Regulation 10

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

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

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

- (a) any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area;
- (b) any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:
 - (i) the ship is proceeding en route;
 - (ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) (a) The provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(b) The provisions of sub-paragraph (2) (a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all of the following conditions are satisfied:

- (i) the bilge water does not originate from cargo pump room bilges;

Remplacer le texte de l'alinéa b) v) du paragraphe 1) par le suivant:

- «v) Le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un matériel de filtrage ou une autre installation tels que prescrits à la règle 16 de la présente Annexe.»

Remplacer le texte du paragraphe 4) par le suivant:

«4) Les dispositions du paragraphe 1) de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé ni aux mélanges non traités d'eau et d'hydrocarbures dont la teneur en hydrocarbures, sans dilution, n'excède pas 15 parts par million, à condition que ces mélanges ne proviennent pas des bouchains de chambres des pompes à cargaison et qu'ils ne contiennent pas de résidus de la cargaison d'hydrocarbures. Les dispositions de l'alinéa b) de ce même paragraphe ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'eau et d'hydrocarbures traités, pourvu que toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

- a) les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison;
- b) les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne contiennent pas de résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- c) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million; et
- d) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7) de la règle 16 de la présente Annexe.»

Règle 10

Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

Remplacer le texte des paragraphes 2), 3) et 4) par le suivant:

«2) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe:

- a) il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale;
- b) il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million ou encore si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:
 - i) le navire fait route;
 - ii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 100 parts par million; et
 - iii) le rejet est effectué aussi loin que possible de la terre et, en aucun cas, à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

3) a) Les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

b) Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2) de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet des eaux de cale traitées provenant de la trancie des machines, si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

- i) les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison;

- (ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;
- (iii) the ship is proceeding en route;
- (iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- (v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16 (7) of this Annex; and
- (vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

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

(b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities."

Regulation 13

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

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

"(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

- (a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship;
- (b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex."

Regulation 13 A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

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

Regulation 13 B

Requirements for Crude Oil Washing

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

"and as may be further amended."

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

- ii) les eaux de cale ne sont pas mélangées avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- iii) le navire fait route;
- iv) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;
- v) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la règle 16 de la présente Annexe;
- vi) le matériel de filtrage est muni d'un dispositif d'arrêt permettant de garantir que le rejet est automatiquement interrompu lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.

4) a) Le rejet à la mer ne doit contenir ni produits chimiques ou autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu marin ni produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet prévues dans la présente règle.

b) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 2) et 3) de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception."

Règle 13

Citernes à ballast séparé, citernes à ballast propre spécialisées et lavage au pétrole brut

Remplacer le texte du paragraphe 3) par le suivant:

«3) Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à cargaison sauf:

- a) au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire;
- b) dans les cas exceptionnels où le caractère particulier de l'exploitation d'un pétrolier l'oblige à transporter du ballast en excédent de la quantité prévue au paragraphe 2) de la présente règle, à condition que l'exploitation de ce pétrolier entre dans la catégorie des cas exceptionnels telle qu'elle a été établie par l'Organisation.

Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe."

Règle 13 A

Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées

Supprimer le paragraphe 4) b) et renuméroter le paragraphe 4) a), qui devient le paragraphe 4).

Règle 13 B

Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

Ajouter le membre de phrase ci-après à la fin du paragraphe 3):

«et telle qu'elle pourrait être à nouveau modifiée.»

Supprimer le paragraphe 5) b) et renuméroter le paragraphe 5) a), qui devient le paragraphe 5).

Regulation 13 C
Existing Tankers
Engaged in Specific Trades

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

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

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

"(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;"

Paragraph (3) is deleted.

Regulation 14

The title of the Regulation is replaced by the following:

**"Segregation of Oil and Water Ballast
 and Carriage of Oil in Forepeak Tanks"**

The following new paragraphs are added to the existing text:

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

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

Regulation 15

Retention of Oil on Board

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

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

- (i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;
- (ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance

Règle 13 C

Pétroliers existants
qui effectuent des voyages particuliers

Modifier comme suit la première phrase du paragraphe 1):

"1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les paragraphes 7) à 10) de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à un pétrolier existant qui effectue uniquement des voyages particuliers entre:"

Remplacer le texte actuel du paragraphe 2) a) par le suivant:

"a) sous réserve des exceptions prévues à la règle 11 de la présente Annexe, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus du lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la mention appropriée dans le registre des hydrocarbures auquel il est fait référence à la règle 20 de la présente Annexe est visée par l'autorité de l'Etat du port compétente;"

Supprimer le paragraphe 3).

Règle 14

Remplacer le titre de la règle par le suivant:

"Séparation des hydrocarbures et du ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant."

Ajouter les deux nouveaux paragraphes 4) et 5) suivants:

"4) Il est interdit de transporter des hydrocarbures dans une citerne de coqueron avant ou dans une citerne située à l'avant de la cloison d'abordage à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} janvier 1982 ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1^{er} juillet 1982.

5) Tous les navires autres que ceux visés au paragraphe 4) de la présente règle doivent satisfaire aux dispositions de ce paragraphe, dans la mesure du possible et du raisonnable."

Règle 15

Conservation des hydrocarbures à bord

Remplacer le texte de l'alinéa c) du paragraphe 2) par le suivant:

"c) La citerne de décantation ou l'ensemble des citernes de décantation doivent avoir une capacité suffisante pour pouvoir contenir les résidus engendrés par les eaux de nettoyage des citernes, les résidus d'hydrocarbures et les résidus des eaux de ballast polluées. La capacité totale de la citerne ou des citernes de décantation ne doit pas être inférieure à 3 p. 100 de la capacité de transport d'hydrocarbures des navires; toutefois, l'Autorité peut accepter que cette capacité soit de:

- i) 2 p. 100 dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le dispositif;
- ii) 2 p. 100, lorsque le navire est muni de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe, ou lorsque le navire est équipé d'un dispo-

with Regulation 13 B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

- (iii) 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

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

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

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

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

*) Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by Resolution A. 498 (XII)."

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

"(5) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph in cases where:

- (i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13 C (1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13 C (2) are complied with; or
- (ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - (1) voyages within special areas; or

sitif de nettoyage des citernes à cargaison par lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13 B de la présente Annexe. Cette capacité peut être ramenée à 1,5 p. 100 dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le dispositif;

- iii) 1 p. 100 dans le cas des transporteurs mixtes lorsque la cargaison d'hydrocarbures est transportée uniquement dans des citernes à parois lisses. Cette capacité peut être ramenée à 0,8 p. 100 lorsque les dispositifs de lavage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le dispositif.

Les pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes doivent être munis de deux citernes de décantation au moins."

Remplacer la dernière phrase du texte de l'alinéa a) du paragraphe 3) par le suivant:

"a) Le dispositif de surveillance continue et de rejet des hydrocarbures doit être conçu et installé conformément aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers qui ont été mises au point par l'Organisation *). Les Autorités peuvent accepter des dispositifs particuliers tels que définis dans les Directives et spécifications."

Ajouter la note de bas de page suivante à l'alinéa a) du paragraphe 3):

*) On se réfère aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers adoptées par l'Organisation dans la résolution A. 498 (XII)."

Remplacer le texte du paragraphe 5) par le suivant:

"5) a) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des paragraphes 1), 2) et 3) de la présente règle tout pétrolier qui n'effectue que des voyages de 72 heures ou moins et ne s'éloigne pas de plus de 50 milles de la terre la plus proche, sous réserve que le pétrolier effectue uniquement des voyages entre des ports ou terminaux situés dans un Etat Partie à la présente Convention. Il n'est accordé d'exemption qu'à la condition que le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception et que l'Autorité se soit assurée que les installations disponibles pour recevoir ces mélanges d'hydrocarbures conviennent."

b) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions du paragraphe 3) de la présente règle tout pétrolier autre que ceux mentionnés à l'alinéa a) du présent paragraphe, dans les cas suivants:

- i) le pétrolier est un pétrolier existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes, tel que mentionné au paragraphe 1) de la règle 13 C de la présente Annexe, qui effectue des voyages particuliers dans les conditions spécifiées au paragraphe 2 de la règle 13 C; ou
- ii) le pétrolier effectue uniquement une ou plusieurs des catégories suivantes de voyages:
 - 1) voyages dans des zones spéciales;

(2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

- (aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
- (bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

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

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

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

Regulation 16

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

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

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

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

- (a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
 - (b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.
- (3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:
- (i) voyages within special areas; or

2) voyages dans un rayon de 50 milles marins de la terre la plus proche en dehors des zones spéciales, si le pétrolier effectue:

- aa) des voyages entre les ports ou terminaux d'un Etat Partie à la présente Convention; ou
- bb) des voyages limités tels que définis par l'Autorité et ne durant pas plus de 72 heures;

si toutes les conditions suivantes sont réunies:

- 3) le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'eau et d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception;
- 4) dans le cas des voyages visés à l'alinéa b) ii) 2) du présent paragraphe, l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations de réception suffisantes pour recevoir les mélanges d'eau et d'hydrocarbures dans les ports ou terminaux de chargement où le pétrolier fait escale;
- 5) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue uniquement une ou plusieurs des catégories de voyages spécifiées aux alinéas b) ii) 1) et b) ii) 2) bb) du présent paragraphe; et
- 6) la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont inscrits dans le registre des hydrocarbures."

Remplacer le texte du paragraphe 7) par le suivant:

"(7) Les dispositions des paragraphes 1), 2) et 3) de la présente règle ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte ou d'autres produits visés par les dispositions de la présente Annexe qui, en raison de leurs propriétés physiques, seraient difficiles à séparer de l'eau ou à surveiller de manière efficace, le contrôle prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectuant dans ce cas par la conservation des résidus à bord et le rejet ultérieur, dans des installations de réception, de toutes les eaux de nettoyage polluées."

Règle 16

Remplacer le texte de la règle 16 par le suivant:

"Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et matériel de filtrage

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux mais inférieure à 10 000 tonneaux est muni d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures (système à 100 ppm) conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle. Un tel navire, transportant de grandes quantités de combustible liquide, se conforme aux dispositions du paragraphe 2) de la présente règle ou du paragraphe 1) de la règle 14.

2) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux est muni:

- a) soit d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures (système à 100 ppm) conforme aux dispositions du paragraphe 6) de la présente règle et d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5) de la présente règle;
 - b) soit d'un matériel de filtrage (système à 15 ppm) conforme aux dispositions du paragraphe 7) de la présente règle.
- 3) a) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des paragraphes 1) et 2) de la présente règle tout navire qui effectue uniquement:
- i) des voyages dans des zones spéciales; ou

(ii) voyages within 12 miles from the nearest land outside special areas, provided the ship is engaged in:

(1) trade between ports or terminals within a State party to the present Convention; or

(2) restricted voyages as determined by the Administration;

provided that all of the following conditions are complied with:

(iii) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

(iv) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(v) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

(vi) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in sub-paragraph (a) (i) or (a) (ii) (2) of this paragraph; and;

(vii) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."

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

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

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. *) The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9 (1) (b) of this Annex. Any failure of the system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment referred to in paragraphs (1) and (2) (a) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. *)

ii) des voyages dans un rayon de 12 milles marins de la terre la plus proche en dehors des zones spéciales, à condition que le navire soit affecté à:

1) un service entre les ports ou les terminaux à l'intérieur d'un Etat Partie à la présente Convention; ou

2) des voyages limités, tels que définis par l'Autorité;

si toutes les conditions suivantes sont réunies:

iii) le navire est équipé d'une citerne de stockage ayant une capacité jugée satisfaisante par l'Autorité pour conserver à bord toutes les eaux de cale polluées par les hydrocarbures;

iv) les eaux de cale polluées par les hydrocarbures sont conservées à bord pour être rejetées par la suite dans des installations de réception;

v) l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations de réception satisfaisantes capables de recevoir les eaux de cale polluées par les hydrocarbures dans un nombre suffisant de ports ou de terminaux où le navire fait escale;

vi) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue uniquement les voyages mentionnés aux alinéas a) i) ou a) ii) 2) du présent paragraphe; et

vii) la quantité, la date et l'heure des rejets et le port dans lequel ils sont effectués sont inscrits dans le registre des hydrocarbures.

b) L'Autorité s'assure que les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux sont équipés, dans toute la mesure du possible, de manière à pouvoir conserver à bord des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures ou les rejeter conformément aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 1) de la règle 9 de la présente Annexe.

4) Les navires existants devront se conformer aux dispositions des paragraphes 1), 2) et 3) de la présente règle au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

5) Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit être d'un type approuvé par l'Autorité. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte des spécifications recommandées par l'Organisation. *) Le dispositif de surveillance est muni d'un appareil qui enregistre en permanence la teneur en hydrocarbures en parts par million. Ces renseignements doivent pouvoir être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins. Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit fonctionner chaque fois qu'il y a un rejet d'effluent à la mer et doit permettre d'arrêter automatiquement tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse celle qui est autorisée par le paragraphe 1), alinéa b) de la règle 9 de la présente Annexe. Tout défaut de fonctionnement du dispositif de surveillance continue et de contrôle arrête le rejet et est consigné dans le registre des hydrocarbures. Le dispositif défectueux doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le navire ne reprenne la mer, à moins qu'il ne se rende dans un port de réparation. Les navires existants se conforment à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel.

6) Le séparateur d'eau et d'hydrocarbures visé au paragraphe 1) et à l'alinéa a) du paragraphe 2) de la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Autorité et conçu de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le système ait une teneur en hydrocarbures inférieure à 100 parts par million. Lors de l'examen des caractéristiques du séparateur, l'Autorité tient compte des spécifications recommandées par l'Organisation. *)

(7) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. *) In the case of ships less than 10,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under Regulation 10 (3) (b), which are provided with oil filtering equipment in lieu of oily-water separating equipment, the requirements for the alarm arrangements shall be complied with as far as reasonable and practicable."

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

**) Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A. 393 (X)."

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

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

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

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

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and

7) Le matériel de filtrage visé à l'alinéa b) du paragraphe 2) de la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Autorité et conçu de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le ou les systèmes ait une teneur en hydrocarbures qui ne dépasse pas 15 parts par million. Il est muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment où cette teneur risque d'être dépassée. Lors de l'examen des caractéristiques du matériel, l'Autorité tient compte des spécifications recommandées par l'Organisation. *) Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 10 000 tonneaux, à l'exception de ceux qui transportent de grandes quantités de combustible liquide ou dont les rejets d'eau de cale s'effectuent conformément aux dispositions du paragraphe 3), alinéa b) de la règle 10 et qui sont équipés d'un matériel de filtrage au lieu d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures, les prescriptions relatives aux dispositifs d'alarme doivent être satisfaites dans toute la mesure du raisonnable et du possible."

Ajouter la note de bas de page suivante qui se réfère aux paragraphes 5), 6) et 7):

**) On se référera à la recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures adoptée par l'Organisation dans la résolution A. 393 (X)."

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

Remplacer le texte de la règle 18 par le suivant:

«1) A bord de tout pétrolier, un collecteur de rejet pouvant être relié aux installations de réception pour le rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures doit aboutir au pont découvert sur les deux bords du navire.

2) A bord de tout pétrolier, les tuyautages qui permettent d'effectuer les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autorisés par la règle 9 ou la règle 10 de la présente Annexe, doivent aboutir au pont découvert ou au bordé du navire au-dessus de la flottaison dans les conditions de ballastage maximal. On peut accepter que les tuyautages soient disposés différemment pour permettre les rejets dans les conditions autorisées aux alinéas a) à e) du paragraphe 6) de la présente règle.

3) A bord de tout pétrolier neuf, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre les rejets à la mer des eaux de ballast ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison, autres que les rejets au-dessous de la flottaison autorisés au paragraphe 6) de la présente règle, à partir d'un endroit situé sur le pont supérieur ou au-dessus et d'où l'on puisse exercer une surveillance visuelle sur le collecteur visé au paragraphe 1) de la présente règle et sur les rejets à la mer par les tuyautages visés au paragraphe 2) de la présente règle. Il n'y a pas lieu d'avoir une commande permettant d'interrompre le rejet à l'endroit d'où l'on exerce cette surveillance s'il existe un système efficace et fiable de communication tel qu'un système de communication par téléphone ou radio entre l'endroit d'où s'exerce la surveillance et l'emplacement de la commande des rejets.

4) Tout pétrolier neuf qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux conditions suivantes:

- a) il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites; et
- b) on doit prévoir des moyens pour vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison en les reliant, s'il y

pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

(5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4) (b) of this Regulation.

(6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

(a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

(i) in ports or at offshore terminals, or

(ii) at sea by gravity,

provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13 A (3) of this Annex.

(d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15 (3) (b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

(e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in sub-paragraph (d) of this paragraph, provided that:

(i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and

(ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration,

a lieu, à un dispositif d'assèchement. Les résidus provenant de la vidange des conduites et des pompes doivent pouvoir être déversés aussi bien à terre que dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes du collecteur du navire.

5) Tout transporteur de brut existant qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé, équipé d'un système de lavage au pétrole brut ou exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées, doit satisfaire aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 4) de la présente règle.

6) A bord de tout pétrolier, les rejets d'eaux de ballast ou d'eaux contenant des hydrocarbures en provenance des tranches des citernes à cargaison s'effectuent au-dessus de la flottaison, sous réserve des exceptions ci-après:

a) Les rejets de ballast séparé et de ballast propre peuvent s'effectuer sous la flottaison:

i) dans les ports ou les installations terminales au large; ou

ii) en mer par gravité;

à condition que l'on examine la surface de l'eau de ballast immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

b) Les pétroliers existants qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter du ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent le rejeter en mer au-dessous de la flottaison, à condition que l'on ait examiné la surface de l'eau de ballast immédiatement avant le rejet pour s'assurer qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

c) Les pétroliers existants exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées qui ne peuvent, sans subir de modifications, rejeter au-dessus de la flottaison des eaux de ballast en provenance des citernes à ballast propre spécialisées peuvent rejeter ce ballast au-dessous de la flottaison à condition que le rejet des eaux de ballast soit surveillé conformément aux prescriptions du paragraphe 3) de la règle 13 A de la présente Annexe.

d) En mer, tout pétrolier peut rejeter par gravité au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance des citernes situées dans la tranche de la cargaison, autres que les citernes de décantation, à condition que l'on laisse suffisamment de temps pour permettre la séparation des hydrocarbures et de l'eau et que l'on examine les eaux de ballast immédiatement avant le rejet au moyen d'un détecteur d'interface hydrocarbures/eau prévu à l'alinéa b) du paragraphe 3) de la règle 15 de la présente Annexe, afin de s'assurer que la hauteur de l'interface est telle que le rejet n'entraîne aucun risque accru de dommage pour le milieu marin.

e) En mer, les pétroliers existants, après avoir procédé à des rejets selon la méthode prévue à l'alinéa d) du présent paragraphe ou au lieu de procéder à ces rejets, peuvent rejeter au-dessous de la flottaison des eaux de ballast polluées ou des eaux contenant des hydrocarbures en provenance de la tranche des citernes à cargaison, lorsque les conditions suivantes sont satisfaites:

i) une partie de l'effluent aboutit, par un tuyautage permanent, à un emplacement facilement accessible situé sur le pont supérieur ou au-dessus, où elle peut être surveillée visuellement pendant l'opération de rejet; et

ii) l'installation du dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent est conforme aux prescriptions établies par

which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization."

Regulation 20 Oil Record Book

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

"(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo-Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in Appendix III to this Annex.

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

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

l'Autorité, qui devront reprendre au moins toutes les dispositions des Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord adoptées par l'Organisation."

Règle 20 Registre des hydrocarbures

Remplacer le texte des paragraphes 1) et 2) par le suivant:

«1) Il est tenu pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et pour tous les navires, autres que les pétroliers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux un registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines). Il est tenu également pour tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast). Le(s) registre(s) des hydrocarbures, qu'il(s) soit(en)t ou non intégré(s) dans le livre de bord réglementaire, doit(vent) être conforme(s) au(x) modèle(s) prévu(s) à l'appendice III de la présente Annexe.

2) Des mentions sont portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire s'il y a lieu, chaque fois qu'il est procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire:

- a) opérations concernant la tranche des machines (tous les navires):
 - i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible liquide;
 - ii) rejet des eaux de ballast ou des eaux de nettoyage polluées des citernes visées au sous-alinéa i) ci-dessus;
 - iii) élimination des résidus d'hydrocarbures (boues);
 - iv) rejet par-dessus bord ou élimination par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines;
- b) opérations concernant la cargaison et le ballast (pétroliers):
 - i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
 - ii) transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage;
 - iii) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
 - iv) ballastage des citernes à cargaison et des citernes à ballast propre spécialisées;
 - v) nettoyage des citernes à cargaison, y compris le lavage au pétrole brut;
 - vi) rejet des eaux de ballast à l'exception de celles qui proviennent de citernes à ballast séparé;
 - vii) rejet de l'eau des citernes de décantation;
 - viii) fermeture de toutes les vannes ou de tous les dispositifs analogues appropriés après les opérations de vidange de la citerne de décantation;
 - ix) fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages à cargaison et d'assèchement après les opérations de vidange de la citerne de décantation;
 - x) élimination des résidus."

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

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

The following new paragraph is added to the existing text:

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

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

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

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

Regulation 25

Subdivision and Stability

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

"(a) Side damage

(i) Longitudinal extent	1/3 (L ^{2/3}) or 14.5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (Inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line)	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

(b) Bottom damage

	For 0.3 L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent	1/3 (L ^{2/3}) or 14.5 metres, whichever is less	1/3 (L ^{2/3}) or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent	B/6 or 10 metres, whichever is less	B/6 or 5 metres, whichever is less

Remplacer la deuxième phrase du paragraphe 4) par la suivante:

"Les mentions concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, sont signées par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, est signée par le capitaine du navire."

Ajouter le nouveau paragraphe 7) ci-après:

"7) Pour les pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux exploités conformément aux dispositions du paragraphe 4) de la règle 15 de la présente Annexe, l'Autorité devrait mettre au point un registre des hydrocarbures approprié."

Règle 21

Dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes

Ajouter à cette règle le nouvel alinéa d) suivant:

"d) En dehors des zones spéciales et au-delà d'un rayon de 12 milles marins de la terre la plus proche, sous réserve de l'application des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par de telles plates-formes de forage et autres plates-formes, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 100 parts par million, à moins qu'il n'existe des règlements nationaux pertinents plus rigoureux, auquel cas ces règlements nationaux sont applicables."

Règle 25

Compartimentage et stabilité

Remplacer le texte de l'alinéa a) du paragraphe 2) par le suivant et redésigner les alinéas b), c) et d) qui deviennent les alinéas d), e) et f):

"a) Avarie de bordé

i) Longueur	1/3 (L ^{2/3}) ou 14,5 mètres, si cette dimension est inférieure
ii) Profondeur (mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant à la ligne de charge d'été)	B/5 ou 11,5 mètres, si cette dimension est inférieure
iii) Hauteur	mesurée hors membres à partir du bordé extérieur du fond dans le plan axial, vers le haut sans limitation

b) Avarie de fond

	Sur une longueur de 0,3 L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Sur toute autre partie du navire
i) Longueur	1/3 (L ^{2/3}) ou 14,5 mètres, si cette dimension est inférieure	1/3 (L ^{2/3}) ou 5 mètres, si cette dimension est inférieure
ii) Profondeur	B/6 ou 10 mètres, si cette dimension est inférieure	B/6 ou 5 mètres, si cette dimension est inférieure

(iii) Vertical extent B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

iii) Hauteur B/15 ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, mesurée hors membres à partir du bordé extérieur du fond dans le plan axial

- (c) if any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered."

- c) Si une brèche de dimensions inférieures aux dimensions maximales spécifiées aux alinéas a) et b) ci-dessus entraîne une situation plus grave, ses dimensions doivent être prises en considération."

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

Remplacer le texte de l'alinéa c) du paragraphe 3) par le suivant:

- "(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20 degrees range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted."

- «c) La stabilité au stade final de l'invasissement doit être calculée et peut être considérée comme satisfaisante si l'arc de la courbe du bras de levier de redressement résiduel maximal mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement est égal à 0,1 mètre au moins dans les limites de cet arc de 20 degrés; l'aire sous-tendue par l'arc de la courbe de 20 degrés ne doit pas être inférieure à 0,0175 mètre-radian. Les ouvertures non protégées ne doivent pas être immergées à l'intérieur de ces limites, à moins que le local considéré ne soit supposé envahi. A l'intérieur de ces limites, l'immersion de toutes les ouvertures énumérées à l'alinéa a) du présent paragraphe et des autres ouvertures susceptibles d'être fermées de manière étanche aux intempéries peut être autorisée.»

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

Ajouter au paragraphe 3) le nouvel alinéa e) ci-après:

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

- «e) Les dispositifs d'équilibrage nécessitant des aides mécaniques tels que des clapets ou des tuyaux d'équilibrage, s'il y en a, ne doivent pas être pris en considération pour réduire l'angle de gîte ou pour atteindre la limite minimale de stabilité en vue de satisfaire aux dispositions des alinéas a), b) et c) du présent paragraphe et on doit maintenir une stabilité résiduelle suffisante à tous les stades de l'équilibrage. Les locaux qui sont reliés par des conduits de large section peuvent être considérés comme communs.»

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

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 4) par le suivant:

- "(b) 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 *)

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

Espaces	Perméabilités
Destinés aux provisions de bord	0,60
Occupés par des locaux habités	0,95
Occupés par des machines	0,85
Vides	0,95
Destinés aux liquides consommables	0 à 0,95 *)
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95 *)

*) La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être compatible avec la quantité de liquides transportés dans le compartiment. Chaque fois que la brèche s'étend à une citerne contenant un liquide, on doit supposer que ce liquide est complètement perdu et remplacé par de l'eau de mer jusqu'au niveau d'équilibre final."

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

Remplacer la première phrase du paragraphe 5) par la suivante:

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

- «5) On doit fournir au capitaine de chaque pétrolier neuf et à la personne responsable d'un pétrolier neuf sans propulsion autonome auxquels s'appliquent les dispositions de la présente Annexe les renseignements suivants présentés sous une forme appropriée:»

Appendix II

171/85 C

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

**"Forms of Certificate and Supplements
International Oil Pollution Prevention Certificate"**

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

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

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

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

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

Type of ship:

Oil tanker *)

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention *)

Ship other than any of the above *)

This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention; and
2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

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

Issued at
(Place of issue of Certificate)

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

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

*) Delete as appropriate

Endorsement For Annual And Intermediate Surveys

This is to certify that at a survey required by Regulation 4 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Date

Annual *)/
Intermediate *) survey:

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Date

Annual *)/
Intermediate *) survey:

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Date

Annual survey:

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Date

*) Delete as appropriate

171/85C

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. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of Ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Date of build:
 - 1.5.1 Date of building contract
 - 1.5.2 Date on which keel was laid
or ship was at a similar stage
of construction
 - 1.5.3 Date of delivery
- 1.6 Major conversion (if applicable):
 - 1.6.1 Date of conversion contract
 - 1.6.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.6.3 Date of completion of conversion
- 1.7 Status of ship:
 - 1.7.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) ☐
 - 1.7.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) ☐
 - 1.7.3 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship"
under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐

**2 Equipment for the Control of Oil Discharge from Machinery Space Bilges and Oil Fuel Tanks
(Regulations 10 and 16)**

- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
 - 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
 - 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
 - 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm ☐
 - 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system:
 - 2.3.1 Discharge monitoring and control system [Regulation 16(5)]
 - .1 with automatic stopping device ☐
 - .2 with manual stopping device ☐
 - 2.3.2 15 ppm alarm [Regulation 16(7)] ☐

171/85c

- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas [Regulation 10(3)(b)(vi)] ☐
- 2.3.4 Oil content meter [resolution A.444(XI)] ☐
- .1 with recording device ☐
- .2 without recording device ☐
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating/filtering equipment: ☐
- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
- .3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
- .4 has not been approved ☐
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5 Maximum throughput of the system is m³/h
- 2.6 Application:
- 2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19.....*) ☐
- 3 Tanks for Oil Residues (Sludge) (Regulation 17)
- 3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity of m³ ☐
- 3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks ☐
- 4 Standard Discharge Connection (Regulation 19)
- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with Regulation 19. ☐
- 5 Exemption
- 5.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter II of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s) of this Record.
- 6 Equivalents (Regulation 3)
- 6.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record.

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

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

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

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

**Supplement to International Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)**

Record of Construction and Equipment for Oil Tankers

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

Notes:

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

1 Particulars of Ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Carrying capacity of ship (m³)
- 1.6 Deadweight of ship (metric tons) [Regulation 1(22)]
- 1.7 Length of ship (m) [Regulation 1(18)]
- 1.8 Date of build:
 - 1.8.1 Date of building contract
 - 1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 - 1.8.3 Date of delivery
- 1.9 Major conversion (if applicable):
 - 1.9.1 Date of conversion contract
 - 1.9.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.9.3 Date of completion of conversion
- 1.10 Status of ship:
 - 1.10.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) ☐
 - 1.10.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) ☐
 - 1.10.3 New oil tanker in accordance with Regulation 1(26) ☐
 - 1.10.4 Existing oil tanker in accordance with Regulation 1(27) ☐
 - 1.10.5 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.6 The ship has been accepted by the Administration as an "existing oil tanker" under Regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.7 The ship is not required to comply with the provisions of Regulation 24 due to the unforeseen delay in delivery ☐
- 1.11 Type of ship:
 - 1.11.1 Crude oil tanker ☐
 - 1.11.2 Product carrier ☐
 - 1.11.3 Crude oil/product carrier ☐
 - 1.11.4 Combination carrier ☐
 - 1.11.5 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention ☐

- 1.11.6 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in Regulation 15(7) ☐
- 1.11.7 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐
- 1.11.8 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐
- 1.11.9 Chemical tanker carrying oil ☐
- 2 Equipment for the Control of Oil Discharge From Machinery Space Bilges and Oil Fuel Tanks (Regulations 10 and 16)
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system [Regulation 16(5)] ☐
- .1 with automatic stopping device ☐
- .2 with manual stopping device ☐
- 2.3.2 15 ppm alarm [Regulation 16(7)] ☐
- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas [Regulation 10(3)(b)(vi)] ☐
- 2.3.4 Oil content meter [resolution A.444(XI)] ☐
- .1 with recording device ☐
- .2 without recording device ☐
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating/filtering system: ☐
- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
- .3 has been approved in accordance with National Standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
- .4 has not been approved ☐
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5 Maximum throughput of the system is m³/h
- 2.6 Application:
- 2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19..... *) in accordance with Regulation 16(4) ☐
- 3 Tanks for Oil Residues (Sludge) (Regulation 17)
- 3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity of m³ ☐
- 3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks ☐
- 4 Standard Discharge Connection (Regulation 19)
- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with Regulation 19 ☐

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

17185C

5 Construction (Regulations 13, 24 and 25)

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

- 5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW ☐
- 5.1.2 Required to be provided with SBT and PL ☐
- 5.1.3 Required to be provided with SBT ☐
- 5.1.4 Required to be provided with SBT, CBT or COW ☐
- 5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT ☐
- 5.1.6 Not required to comply with the requirements of Regulation 13 ☐

5.2 Segregated ballast tanks (SBT)

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

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

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT)

- 5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with Regulation 13A, and may operate:
- .1 as a product carrier ☐
- .2 as a crude oil tanker until 19..... *) ☐
- 5.3.2 CBT are distributed as follows:

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

- 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 pump arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil ☐
- 5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT ☐

5.4 Crude oil washing (COW)

- 5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B ☐
- 5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with Regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications [resolution A.446(XI)] ☐

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

- 5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated
- 5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of Revised COW Specifications [resolution A.446(XI)]
- 5.5 Exemption from Regulation 13:
- 5.5.1 The ship is solely engaged in trade between in accordance with Regulation 13C and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
- 5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
- 5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (Regulation 24)
- 5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 24
- 5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 24(4) [See Regulation 2(2)]
- 5.7 Subdivision and stability (Regulation 25)
- 5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 25
- 5.7.2 Information and data required under Regulation 25(5) in an approved form have been supplied to the ship
- 6 Retention of oil on board (Regulation 15)
- 6.1 Oil discharge monitoring and control system
- 6.1.1 The ship comes under category oil tanker as defined in resolution A.496(XII)
- 6.1.2 The system comprises:
- .1 control unit
- .2 computing unit
- .3 calculating unit
- 6.1.3 The system is:
- .1 fitted with a starting interlock
- .2 fitted with automatic stopping device
- 6.1.4 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) suitable for:
- .1 crude oil
- .2 black products
- .3 white products
- 6.1.5 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system
- 6.1.6 The ship is not required to be fitted with an oil discharge monitoring and control system, until 19..... *) in accordance with Regulation 15(1)
- 6.2 Slop tanks
- 6.2.1 The ship is provided with dedicated slop tank(s) with the total capacity of m³, which is % of the oil carrying capacity, in accordance with:
- .1 Regulation 15(2)(c)
- .2 Regulation 15(2)(c)(i)
- .3 Regulation 15(2)(c)(ii)
- .4 Regulation 15(2)(c)(iii)
- 6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks
- 6.2.3 The ship is not required to be provided with slop tank arrangements until 19..... *) in accordance with Regulation 15(1)

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

- 6.3 Oil/water interface detectors
- 6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII) ☐
- 6.4 Exemptions from Regulation 15
- 6.4.1 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 15(7) ☐
- 6.4.2 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 2(2) ☐
- 7 Pumping, piping and discharge arrangements (Regulation 18)
- 7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:
- 7.1.1 above the waterline ☐
- 7.1.2 below the waterline ☐
- 7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located: *)
- 7.2.1 above the waterline ☐
- 7.2.2 below the waterline ☐
- 7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast are located: *)
- 7.3.1 above the waterline ☐
- 7.3.2 below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with Regulation 18(6)(e) ☐
- 7.3.3 below the waterline ☐
- 7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines [Regulation 18(4) and (5)]
- 7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge
- .1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ☐
- .2 for discharge ashore a special small diameter line is provided ☐
- 8 Equivalent arrangements for chemical tankers carrying oil
- 8.1 As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil/water interface detectors (paragraph 6.3 above):
- 8.1.1 oily-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity of m³/h ☐
- 8.1.2 a holding tank with the capacity of m³ ☐
- 8.1.3 a tank for collecting tank washings which is:
- .1 a dedicated tank ☐
- .2 a cargo tank designated as a collecting tank ☐
- 8.1.4 a permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oily-water separating equipment ☐
- 8.2 The oily-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A.393(X) and is suitable for the full range of Annex I products ☐
- 8.3 The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ☐
- 9 Exemption
- 9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapters II and III of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s) of this Record.

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

171/85c

10 Equivalents (Regulation 3)

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.

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

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

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

171/85 C

Appendix III

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

"Forms of Oil Record Books

Oil Record Book

Part I — Machinery space operations (All ships)

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

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

171185 C

Introduction

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

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

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

List of items to be recorded

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

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

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under section (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 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment;
 - .3 To reception facilities.
10. Quantity discharged.

(C) Disposal of oil residues (sludge)

11. Quantity of residue retained on board for disposal.
12. Methods of disposal of residue:
 - .1 To reception facilities (identify port);
 - .2 Mixed with bunkers;
 - .3 Transferred to another (other) tank(s) [identify tank(s)];
 - .4 Other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

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

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time when the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to collecting (slop) tank (identify tank).
18. Time when the system has been put to manual operation.
19. Method of discharge overboard:
 - .1 Through 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment.

(F) Condition of oil discharge monitoring and control system

20. Time of system failure.
21. Time when system has been made operational.
22. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

23. Time of occurrence.
24. Place or position of ship at time of occurrence.
25. Approximate quantity and type of oil.
26. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(H) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Cargo/ballast operations (oil tankers) *)/machinery space operations (all ships) *)

[illegible]

Signature of Master

*) Delete as appropriate.

171/85C

Oil Record Book

**Part II — Cargo/ballast operations
(Oil tankers)**

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

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

Introduction

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

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the

appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

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

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

List of items to be recorded

(A) Loading of oil cargo

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

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

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

(C) Unloading of oil cargo

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

(D) Crude oil washing (cow tankers only)

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

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed. ¹⁾
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed. ²⁾
14. Washing line pressure.
15. Time completed or stopped washing.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks. ³⁾

(E) Ballasting of cargo tanks

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

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of oily water resulting from line flushing transferred to slop tanks [identify slop tank(s)].
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).

25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) Cleaning of cargo tanks

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

(H) Discharge of dirty ballast

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

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

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

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.

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.

(J) Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

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

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

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

(L) Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

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

(M) Condition of oil discharge monitoring and control system

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

(N) Accidental or other exceptional discharges of oil

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

(O) Additional operational procedures and general remarks

Tankers engaged in specific trades

(P) Loading of ballast water

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

(Q) Re-allocation of ballast water within the ship

- 81. Reasons for re-allocation

(R) Ballast water discharge to reception facility

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

Name of ship:

Distinctive number or letters:

[illegible]

Signature of Master

*) Delete as appropriate."

171/85C

Appendice II

Remplacer le modèle de certificat existant par le suivant:

«Modèle de certificat avec ses suppléments

Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures

(Note: Le présent Certificat doit être accompagné d'une Fiche de construction et d'équipement)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»), au nom du Gouvernement

(nom officiel complet du pays)

par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent désigné en vertu des dispositions de la Convention)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire:

Pétrolier *)

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison visées au paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention *)

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus *)

Il est certifié:

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I de la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de la Convention.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle 4 de l'Annexe I de la Convention.

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19.....
(date de délivrance) (signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le Certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

*) Rayer les mentions inutiles.

Attestation de visites annuelles et intermédiaires

Visite annuelle:

Lieu

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Date _____

Visite annuelle *)/intermédiaire *):

Signé: _____
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Date _____

Visite annuelle *)/intermédiaire *):

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Date _____

Visite annuelle:

Signé _____
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Date _____

*) Rayer la mention inutile

**Supplément au Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
(Certificat IOPP)**

**Fiche de construction et d'équipement
(Navires autres que les pétroliers)**

eu égard aux dispositions de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»)

Notes:

1. Le présent modèle est utilisé pour les navires qui, dans le Certificat IOPP, sont classés dans la troisième catégorie, c'est-à-dire les «navires autres que ceux énumérés ci-dessus». Pour les pétroliers et les navires autres que les pétroliers qui sont munis de citernes à cargaison visées au paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention, il convient d'utiliser le modèle B.
2. La présente Fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IOPP. Le Certificat IOPP doit se trouver en permanence à bord du navire.
3. Si le texte original de la Fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais ni le français, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.
4. Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole «X» lorsque la réponse est «oui» ou «applicable» et le symbole «—» lorsque la réponse est «non» ou «non applicable», selon le cas.
5. Les règles mentionnées dans le présent document sont les règles de l'Annexe I de la Convention et les résolutions sont celles adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1 Caractéristiques du navire

1.1 Nom du navire

1.2 Numéro ou lettres distinctifs

1.3 Port d'immatriculation

1.4 Jauge brute

1.5 Date de construction:

1.5.1 Date du contrat de construction

1.5.2 Date de la pose de la quille ou date à laquelle le navire
se trouvait dans un état d'avancement équivalent

1.5.3 Date de livraison

1.6 Transformation importante (le cas échéant)

1.6.1 Date du contrat de transformation

1.6.2 Date à laquelle la transformation a commencé

1.6.3 Date à laquelle la transformation a été terminée

1.7 Etat du navire:

1.7.1 Navire neuf au sens du paragraphe 6) de la règle 1

☐

1.7.2 Navire existant au sens du paragraphe 7) de la règle 1

☐

1.7.3 Le navire a été accepté en tant que «navire existant» au sens du paragraphe 7) de la règle 1
en raison d'un retard de livraison imprévu

☐

**2 Matériel de contrôle des rejets d'hydrocarbures des eaux de cale de la tranche des machines
et des citernes à combustible liquide (règles 10 et 16)**

2.1 Transport d'eau de ballast dans les citernes à combustible liquide:

2.1.1 Le navire est autorisé, dans des conditions normales, à transporter de l'eau de ballast
dans ses citernes à combustible liquide

☐

2.1.2 Dans des conditions normales, le navire ne transporte pas d'eau de ballast dans ses citernes
à combustible liquide

☐

2.2 Type d'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures/de filtrage installé:

2.2.1 Equipement capable de produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures est inférieure
à 100 ppm

☐

2.2.2 Equipement capable de produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse
pas 15 ppm

☐

2.3 Type de dispositif de contrôle:

2.3.1 Dispositif de surveillance continue et de contrôle (paragraphe 5 de la règle 16)

.1 muni d'un dispositif d'arrêt automatique

☐

.2 muni d'un dispositif d'arrêt manuel

☐

2.3.2 Alarme à 15 ppm (paragraphe 7) de la règle 16) ☐

2.3.3 Dispositif d'arrêt automatique pour les rejets dans des zones spéciales (sous-alinéa b) vi) du paragraphe 3) de la règle 10) ☐

2.3.4 Détecteur d'hydrocarbure [résolution A.444(XI)] ☐

.1 avec appareil enregistreur ☐

.2 sans appareil enregistreur ☐

2.4 Normes d'approbation:

2.4.1 L'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures/de filtrage ☐

.1 a été approuvé conformément à la résolution A.393(X) ☐

.2 a été approuvé conformément à la résolution A.233(VII) ☐

.3 a été approuvé conformément à des normes nationales qui ne sont pas fondées sur les résolutions A.393(X) et A.233(VII) ☐

.4 n'a pas été approuvé ☐

2.4.2 Le dispositif de traitement a été approuvé conformément à la résolution A.444(XI) ☐

2.4.3 Le détecteur d'hydrocarbures a été approuvé conformément à la résolution A.393(X) ☐

2.5 Le débit maximal du système est de m³/h

2.6 Application:

2.6.1 Le navire n'est pas tenu, en vertu du paragraphe 4) de la règle 16, d'être muni du matériel susmentionné avant le19....*) ☐

3 Citernes à résidus d'hydrocarbures (Boues) (règle 17)

3.1 Le navire est pourvu de citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) d' une capacité totale de m³ ☐

3.2 Moyens prévus pour l'évacuation des résidus d'hydrocarbures en plus des citernes à boues ☐

4 Raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement (règle 19)

4.1 Le navire est pourvu, aux fins de rejet des résidus provenant des bouchains de la tranche des machines dans les installations de réception, d'une canalisation munie d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement, conformément aux dispositions de la règle 19 ☐

5 Exemptions

5.1 L'Autorité a exempté le navire de l'application des prescriptions du chapitre II de l'Annexe I de la Convention en application de l'alinéa a) du paragraphe 4) de la règle 2, eu égard aux points énumérés au(x) paragraphe(s) de la présente Fiche.

6 Equivalences (règle 3)

6.1 L'Autorité a approuvé, à titre d'équivalence, un certain nombre d'installations autres que celles prescrites à l'Annexe I de la Convention, mentionnées aux rubriques de la présente Fiche.

Il est certifié que la présente Fiche est exacte à tous les égards.

Délivrée à
(lieu de délivrance de la Fiche)

19.....

(signature du fonctionnaire dûment autorisé chargé de délivrer la Fiche)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer la Fiche)

*) Insérer la date postérieure de trois ans à la date d'entrée en vigueur de la Convention.

**Supplément au Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
(Certificat IOPP)**

Fiche de construction et d'équipement (pétroliers)

eu égard aux dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, (ci-après dénommée «la Convention»)

Notes:

1. Le présent modèle est utilisé pour les navires qui, dans le Certificat IOPP, sont classés dans les deux premières catégories, c'est-à-dire les pétroliers et les navires autres que les pétroliers munis de citernes à cargaisons visées par le paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention. Pour les navires classés dans la troisième catégorie du Certificat IOPP, il convient d'utiliser le modèle A.
2. La présente Fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IOPP. Le Certificat IOPP doit se trouver en permanence à bord du navire.
3. Si le texte original de la Fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais ni le français, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.
4. Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole «X» lorsque la réponse est «oui» ou «applicable» et le symbole «—» lorsque la réponse est «non» ou «non applicable», selon le cas.
5. Les règles mentionnées dans le présent document sont les règles de l'Annexe I de la Convention et les résolutions sont celles adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1 Caractéristiques du navire

- 1.1 Nom du navire
- 1.2 Numéro ou lettres distinctifs
- 1.3 Port d'immatriculation
- 1.4 Jauge brute
- 1.5 Capacité de transport du navire m³
- 1.6 Port en lourd du navire tonnes métriques
(paragraphe 22) de la règle 1)
- 1.7 Longueur du navire m (paragraphe 18) de la règle 1)
- 1.8 Date de construction:
 - 1.8.1 Date du contrat de construction
 - 1.8.2 Date de la pose de la quille ou date à laquelle le navire se trouvait dans
un état d'avancement équivalent
 - 1.8.3 Date de livraison
- 1.9 Transformation importante (le cas échéant):
 - 1.9.1 Date du contrat de transformation
 - 1.9.2 Date à laquelle la transformation a commencé
 - 1.9.3 Date à laquelle la transformation a été terminée
- 1.10 Etat du navire:
 - 1.10.1 Navire neuf au sens du paragraphe 6) de la règle 1 ☐
 - 1.10.2 Navire existant au sens du paragraphe 7) de la règle 1 ☐
 - 1.10.3 Pétrolier neuf au sens du paragraphe 26) de la règle 1 ☐
 - 1.10.4 Pétrolier existant au sens du paragraphe 27) de la règle 1 ☐
 - 1.10.5 Le navire a été accepté en tant que «navire existant» au sens du paragraphe 7)
de la règle 1 en raison d'un retard de livraison imprévu. ☐
 - 1.10.6 Le navire a été accepté en tant que «pétrolier existant» au sens du paragraphe 27)
de la règle 1 en raison d'un retard de livraison imprévu. ☐
 - 1.10.7 Le navire n'est pas tenu de se conformer aux dispositions de la règle 24
en raison du retard de livraison imprévu. ☐
- 1.11 Type de navire:
 - 1.11.1 Transporteur de pétrole brut ☐
 - 1.11.2 Transporteur de produits ☐
 - 1.11.3 Transporteur de pétrole brut/de produits ☐

- 1.11.4 Transporteur mixte ☐
- 1.11.5 Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison visées au paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention ☐
- 1.11.6 Pétrolier affecté uniquement au transport des produits visés au paragraphe 7) de la règle 15 ☐
- 1.11.7 Le navire, désigné comme «transporteur de pétrole brut» exploité avec un système de lavage au pétrole brut, est également désigné comme «transporteur de produits» exploité avec des citernes à ballast propre et, à ce titre, un Certificat IOPP distinct lui a été délivré ☐
- 1.11.8 Le navire, désigné comme «transporteur de produits» exploité avec des citernes à ballast propre, est également désigné comme «transporteur de pétrole brut» exploité avec un système de lavage au pétrole brut et, à ce titre, un Certificat IOPP distinct lui a été délivré ☐
- 1.11.9 Navire-citerne pour produits chimiques transportant des hydrocarbures ☐
- 2 Matériel de contrôle des rejets d'hydrocarbures des eaux de cale de la tranche des machines et des citernes à combustible liquide (Règles 10 et 16)
- 2.1 Transport d'eau de ballast dans les citernes à combustible liquide:
- 2.1.1 Le navire est autorisé, dans des conditions normales, à transporter de l'eau de ballast dans ses citernes à combustible liquide ☐
- 2.1.2 Dans des conditions normales, le navire ne transporte pas d'eau de ballast dans ses citernes à combustible liquide ☐
- 2.2 Type d'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures/de filtrage installé:
- 2.2.1 Equipement capable de produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures est inférieure à 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipement capable de produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm ☐
- 2.3 Type de dispositif de contrôle:
- 2.3.1 Dispositif de surveillance continue et de contrôle (paragraphe 5) de la règle 16)
- .1 muni d'un dispositif d'arrêt automatique ☐
- .2 muni d'un dispositif d'arrêt manuel ☐
- 2.3.2 Alarme à 15 ppm (paragraphe 7) de la règle 16) ☐
- 2.3.3 Dispositif d'arrêt automatique pour les rejets dans les zones spéciales (sous-alinéa b) vi) du paragraphe 3) de la règle 10) ☐
- 2.3.4 Détecteur d'hydrocarbures [résolution A.444(XI)] ☐
- .1 avec appareil enregistreur ☐
- .2 sans appareil enregistreur ☐
- 2.4 Normes d'approbation:
- 2.4.1 L'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures/de filtrage
- .1 a été approuvé conformément à la résolution A.393(X) ☐
- .2 a été approuvé conformément à la résolution A.233(VII) ☐
- .3 a été approuvé conformément à des normes nationales qui ne sont pas fondées sur les résolutions A.393(X) et A.233(VII) ☐
- .4 n'a pas été approuvé ☐
- 2.4.2 Le dispositif de traitement a été approuvé conformément à la résolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 Le détecteur d'hydrocarbures a été approuvé conformément à la résolution A.393(X) ☐
- 2.5 Le débit maximal du système est de m³/h
- 2.6 Application:
- 2.6.1 Le navire n'est pas tenu, en vertu du paragraphe 4) de la règle 16, d'être muni avant le 19..... *) du matériel susmentionné ☐
- 3 Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) (règle 17)
- 3.1 Le navire est pourvu de citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) d'une capacité totale de m³ ☐
- 3.2 Moyens prévus pour l'évacuation des résidus d'hydrocarbures en plus des citernes à boues ☐

*) Insérer la date postérieure de trois ans à la date d'entrée en vigueur de la Convention.

4 Raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement (règle 19)

- 4.1 Le navire est pourvu, aux fins de rejet des résidus provenant des cales de la tranche des machines dans des installations de réception, d'une canalisation munie d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement, conformément aux dispositions de la règle 19 ☐

5 Construction (règles 13, 24 et 25)**5.1 En application des dispositions de la règle 13, le navire:**

- 5.1.1 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé satisfaisant aux dispositions relatives à la localisation défensive et d'un système de lavage au pétrole brut ☐
- 5.1.2 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé satisfaisant aux dispositions relatives à la localisation défensive ☐
- 5.1.3 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé ☐
- 5.1.4 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé, de citernes à ballast propre ou d'un système de lavage au pétrole brut ☐
- 5.1.5 est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre ☐
- 5.1.6 n'est pas tenu de se conformer aux prescriptions de la règle 13 ☐

5.2 Citernes à ballast séparé

- 5.2.1 Le navire est équipé de citernes à ballast séparé conformément à la règle 13 ☐
- 5.2.2 Le navire est équipé de citernes à ballast séparé qui sont disposées conformément aux dispositions de la règle 13E relatives à la localisation défensive ☐
- 5.2.3 Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit:

Citerne	Volume (m³)	Citerne	Volume (m³)
		Total	

5.3 Citernes à ballast propre spécialisées

- 5.3.1 Le navire est équipé de citernes à ballast propre conformément à la règle 13A et peut être exploité:

.1 en tant que transporteur de produits ☐

.2 en tant que transporteur de pétrole brut jusqu'au 19..... *) ☐

- 5.3.2 Les citernes à ballast propre sont réparties comme suit:

Citerne	Volume (m³)	Citerne	Volume (m³)
		Total	

- 5.3.3 Il existe à bord du navire un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées en cours de validité, daté du ☐

- 5.3.4 Le navire est équipé d'un circuit de tuyautages et de pompage commun pour le ballastage des citernes à ballast propre et pour la manutention des hydrocarbures de la cargaison ☐

*) Insérer la date postérieure de deux ans ou de quatre ans à la date d'entrée en vigueur de la Convention, selon le cas.

- 5.3.5 Le navire est équipé d'un circuit de tuyautages et de pompage indépendant pour le ballastage des citernes à ballast propre ☐
- 5.4 Système de lavage au pétrole brut ☐
- 5.4.1 Le navire est équipé d'un système de lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B ☐
- 5.4.2 Le navire est équipé d'un système de lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B mais l'efficacité du système n'a pas été confirmée conformément aux dispositions du paragraphe 6) de la règle 13 et du paragraphe 4.2.10 des Spécifications révisées pour les systèmes de lavage au pétrole brut [résolution A.446(XI)] ☐
- 5.4.3 Il existe à bord du navire un manuel sur l'équipement et l'exploitation des systèmes de lavage au pétrole brut en cours de validité, daté du ☐
- 5.4.4 Le navire, bien qu'il n'y soit pas tenu, est équipé d'un système de lavage au pétrole brut conforme aux prescriptions de sécurité des Spécifications révisées pour les systèmes de lavage au pétrole brut [résolution A.446(XI)] ☐
- 5.5 Exemption des dispositions de la règle 13:
- 5.5.1 Le navire effectue uniquement des voyages entre conformément à la règle 13C et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 ☐
- 5.5.2 Le navire est exploité avec des installations pour ballast spécial conformément à la règle 13D et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 ☐
- 5.6 Dispositions des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions (règle 24)
- 5.6.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 et satisfait à ces prescriptions ☐
- 5.6.2 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions du paragraphe 4) de la règle 24 et satisfait à ces prescriptions (voir paragraphe 2) de la règle 2) ☐
- 5.7 Compartimentage et stabilité (règle 25)
- 5.7.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 25 et satisfait à ces prescriptions ☐
- 5.7.2 Les instructions et renseignements prescrits au paragraphe 5) de la règle 25 ont été fournis au navire sous une forme appropriée ☐
- 6 Conservation des hydrocarbures à bord (règle 15)
- 6.1 Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures:
- 6.1.1 Le navire entre dans la catégorie telle que définie dans la résolution A.496(XII) ☐
- 6.1.2 Le dispositif comprend:
- .1 un dispositif de contrôle ☐
- .2 un ordinateur ☐
- .3 une calculatrice ☐
- 6.1.3 Le dispositif comporte:
- .1 un dispositif d'enclenchement ☐
- .2 un dispositif d'arrêt automatique ☐
- 6.1.4 Le détecteur d'hydrocarbures est approuvé aux termes de la résolution A.393(X) comme convenant:
- .1 au pétrole brut ☐
- .2 aux produits noirs ☐
- .3 aux produits blancs ☐
- 6.1.5 Il existe à bord du navire un manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures ☐
- 6.1.6 Le navire n'est pas tenu d'être équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures avant le 19..... *) ☐
conformément aux dispositions du paragraphe 1) de la règle 15

*) Insérer la date postérieure de trois ans à l'entrée en vigueur de la Convention.

- 6.2 Citernes de décantation:
- 6.2.1 Le navire est équipé de citernes de décantation spécialisées d'une capacité totale de m³, égale à % de la capacité de transport d'hydrocarbures, conformément aux règles suivantes:
- .1 règle 15 2) c) ☐
 - .2 règle 15 2) c) i) ☐
 - .3 règle 15 2) c) ii) ☐
 - .4 règle 15 2) c) iii) ☐
- 6.2.2 Des citernes à cargaison ont été désignées comme citernes de décantation ☐
- 6.2.3 Le navire n'est pas tenu d'être équipé de citernes de décantation avant le 19..... *) conformément aux dispositions du paragraphe 1) de la règle 15 ☐
- 6.3 Détecteurs d'interfaces:
- 6.3.1 Le navire est équipé de détecteurs d'interfaces approuvés aux termes de la résolution MEPC.5(XIII) ☐
- 6.4 Exemption des dispositions de la règle 15:
- 6.4.1 Le navire est, en vertu du paragraphe 7) de la règle 15, exempté des prescriptions des paragraphes 1), 2) et 3) de la règle 15 ☐
- 6.4.2 Le navire est, en vertu du paragraphe 2) de la règle 2, exempté des prescriptions des paragraphes 1), 2) et 3) de la règle 15 ☐
- 7 Installations de pompage, de tuyautages et de rejet (règle 18)
- 7.1 Les ouvertures de rejet par-dessus bord du ballast séparé sont situées:
- 7.1.1 au-dessus de la flottaison ☐
 - 7.1.2 au-dessous de la flottaison ☐
- 7.2 Les ouvertures de rejet par-dessus bord du ballast propre, autres que le collecteur de déchargement, sont situées: **)
- 7.2.1 au-dessus de la flottaison ☐
 - 7.2.2 au-dessous de la flottaison ☐
- 7.3 Les ouvertures de rejet par-dessus bord du ballast pollué, autres que le collecteur de déchargement, sont situées: **)
- 7.3.1 au-dessus de la flottaison ☐
 - 7.3.2 au-dessous de la flottaison, avec un dispositif à dérivation partielle conforme aux prescriptions de l'alinéa e) du paragraphe 6) de la règle 18 ☐
 - 7.3.3 au-dessous de la flottaison ☐
- 7.4 Vidange des pompes à cargaison et des conduites d'hydrocarbures [paragraphes 4) et 5) de la règle 18]
- 7.4.1 Moyens permettant de vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison
- .1 résidus pouvant être déversés dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation ☐
 - .2 pour le déchargement à terre, une conduite spéciale de faible diamètre est prévue ☐
- 8 Dispositions équivalentes pour les navires-citernes pour produits chimiques transportant des hydrocarbures
- 8.1 Conformément aux dispositions équivalentes applicables au transport d'hydrocarbures par un navire-citerne pour produits chimiques, le navire est muni de l'équipement ci-après au lieu de citernes de décantation (paragraphe 6.2 ci-dessus) et de détecteurs d'interface (paragraphe 6.3 ci-dessus):
- 8.1.1 Un équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures capable de produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures est inférieure à 100 ppm et d'un débit de m³/h ☐
 - 8.1.2 Une citerne de stockage d'une capacité de m³ ☐

*) Insérer la date postérieure de trois ans à l'entrée en vigueur de la Convention.

**) Ne tenir compte que des ouvertures qui peuvent être surveillées.

8.1.3 Une citerne pour la récupération des eaux de nettoyage des citernes qui est:

.1 une citerne spécialisée

.2 une citerne à cargaison désignée comme citerne de stockage

8.1.4 Une pompe de transfert installée en permanence pour le rejet par-dessus bord de l'effluent contenant des hydrocarbures à l'aide de l'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures

8.2 L'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures a été approuvé aux termes de la résolution A.393(X) et convient à tous les produits énumérés dans la liste de l'Annexe I

8.3 Il existe à bord du navire un Certificat valable d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac

☐☐☐☐☐

9 Exemption

9.1 L'Autorité a exempté le navire de l'application des prescriptions des chapitres II et III de l'Annexe I de la Convention en application de l'alinéa a) du paragraphe 4) de la règle 2, eu égard aux points énumérés au(x) paragraphe(s) de la présente Fiche.

10 Equivalences (règle 3)

10.1 L'Autorité a approuvé, à titre d'équivalence, un certain nombre d'installations autres que celles prescrites à l'Annexe I de la Convention, mentionnées aux rubriques de la présente Fiche.

Il est certifié que la présente Fiche est exacte à tous les égards.

Délivrée à
(lieu de délivrance de la Fiche)

19.....

(signature du fonctionnaire dûment autorisé chargé de délivrer la Fiche)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer la Fiche)

171/85C

Appendice III

Remplacer le modèle de registre des hydrocarbures et les modèles de suppléments par les suivants:

«Modèles de registres des hydrocarbures

Registre des hydrocarbures

Partie I — Opérations concernant la tranche des machines (Tous les navires)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Jauge brute:

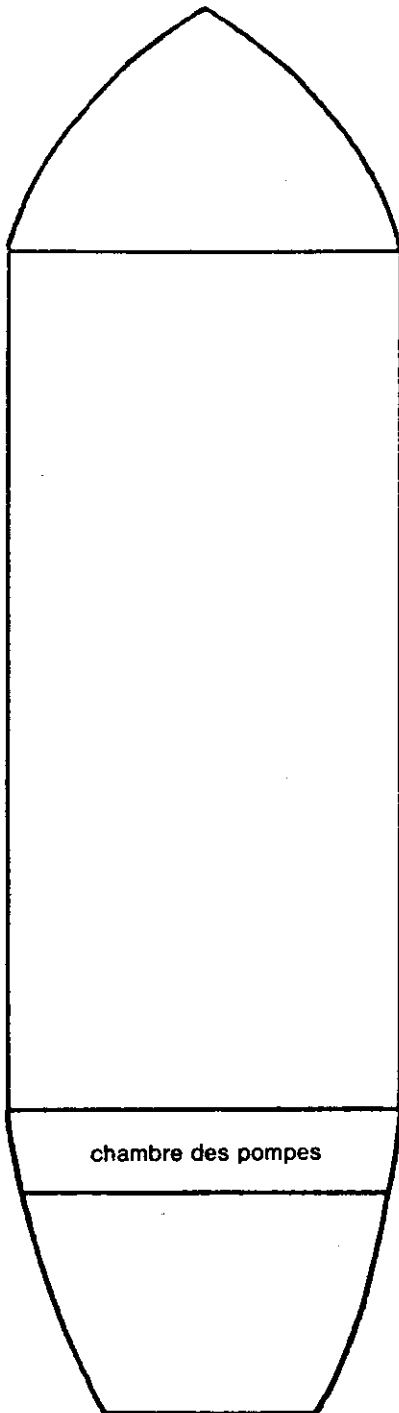
Période allant du au (date)

Note: La première partie du registre des hydrocarbures doit être fournie à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la tranche des machines. La deuxième partie du registre des hydrocarbures doit être fournie en outre aux pétroliers, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la cargaison et le ballast.

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

**Vue en plan des citernes à cargaison et des citernes de décantation
(à remplir à bord)**

[illegible]

[Indiquer la capacité de chaque citerne et la hauteur de la (des) citerne(s) de décantation]

Introduction

La présente partie contient, ci-après, la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la tranche des machines qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures conformément aux dispositions de la règle 20 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

Lorsqu'on consigne une opération dans le registre des hydrocarbures, on indique dans les colonnes appropriées la date, le code (lettre) de l'opération et le numéro de la rubrique, et on donne dans la partie en blanc les informations requises en suivant l'ordre chronologique.

Les renseignements concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, sont signés et datés par l'officier ou les officiers responsables. Chaque page, lorsqu'elle est terminée, est signée par le capitaine du navire.

Liste des renseignements à consigner

A) Ballastage ou nettoyage des citernes à combustible liquide

1. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s).
2. Indiquer si les citernes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés.
3. Position du navire au début du nettoyage.
4. Position du navire au début du ballastage.

B) Rejet des eaux de ballast ou de nettoyage polluées des citernes à combustible liquide mentionnées dans la section A)

5. Identification de la (des) citerne(s).
6. Position du navire au début du rejet.
7. Position du navire à la fin du rejet.
8. Vitesse(s) du navire pendant le rejet.
9. Méthode de rejet:
 - .1 à l'aide d'un équipement à 100 ppm;
 - .2 à l'aide d'un équipement à 15 ppm;
 - .3 dans une installation de réception.
10. Quantité rejetée.

C) Élimination des résidus d'hydrocarbures (boues)

11. Quantité de résidus conservés à bord pour élimination.
12. Méthode d'élimination des résidus:
 - .1 dans une installation de réception (identifier le port);
 - .2 mélange avec le combustible;
 - .3 transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identifier la (les) citerne(s)];
 - .4 autre méthode (préciser).

D) Rejet non automatique par-dessus bord ou élimination non automatique par d'autres moyens des eaux de cale de la tranche des machines

13. Quantité rejetée.
14. Heure du rejet.
15. Méthode de rejet ou d'élimination:
 - .1 à l'aide d'un équipement à 100 ppm;
 - .2 à l'aide d'un équipement à 15 ppm;
 - .3 dans une installation de réception (identifier le port);
 - .4 dans une citerne de décantation ou de stockage (identifier la citerne).

E) Rejet automatique ou élimination automatique par d'autres moyens des eaux de cale de la tranche des machines

16. Heure de mise en service automatique du système pour le rejet par-dessus bord.
17. Heure de mise en service automatique du système pour le transfert des eaux de cale dans la citerne de stockage (décantation) (identifier la citerne).
18. Heure de mise en service manuelle du système.
19. Méthode de rejet par-dessus bord:
 - .1 à l'aide d'un équipement à 100 ppm;
 - .2 à l'aide d'un équipement à 15 ppm.

F) État du dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

20. Heure de la défaillance du dispositif.
21. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
22. Cause de la défaillance.

G) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

23. Heure de l'événement.
24. Lieu ou position du navire au moment de l'événement.
25. Quantité approximative et type d'hydrocarbures.
26. Circonstances du rejet ou de la fuite, raisons de l'événement et observations générales.

H) Opérations supplémentaires et observations générales

1. **Nom du navire:**

Numéro ou lettres distinctifs:

[illegible]

77

171/85 C

Registre des hydrocarbures

**Partie II – Opérations concernant la cargaison et le ballast
(Pétroliers)**

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Jauge brute:

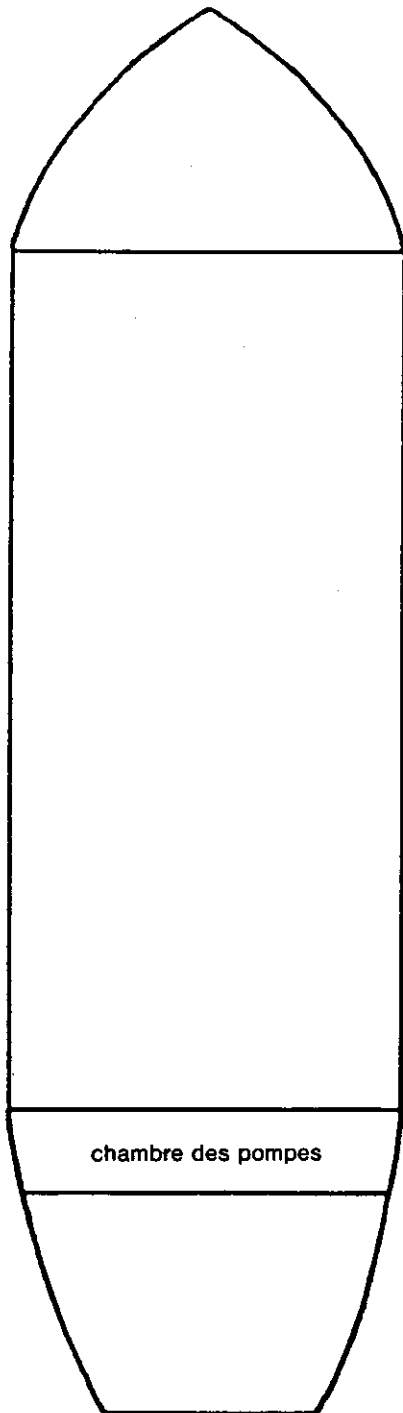
Période allant du: au: (date)

Note: Tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux doivent être munis de la deuxième partie du registre des hydrocarbures pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la cargaison et le ballast. Les pétroliers doivent également être munis de la première partie du registre des hydrocarbures pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la tranche des machines.

Nom du navire: _____

Numéro ou lettres distinctifs:

**Vue en plan des citernes à cargaison et des citernes de décantation
(à remplir à bord)**

[illegible]

[Indiquer la capacité de chaque citerne et la hauteur de la (des) citerne(s) de décantation]

Introduction

La présente partie contient, ci-après, la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la cargaison et le ballast qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures conformément aux dispositions de la règle 20 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

Lorsqu'on consigne une opération dans le registre des hydrocarbures, on indique dans les colonnes appropriées

la date, le code (lettre) de l'opération et le numéro de la rubrique, et on donne dans la partie en blanc les informations requises en suivant l'ordre chronologique.

Les renseignements concernant chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, sont signés et datés par l'officier ou les officiers responsables. Chaque page, lorsqu'elle est terminée, est signée par le capitaine du navire. Dans le cas des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers, comme prévu par la règle 13C de l'Annexe I de MARPOL 73/78, l'inscription des renseignements appropriés doit être visée par l'autorité de l'État du port. *)

*) Cette dernière phrase ne devrait figurer que sur le registre des hydrocarbures fourni à un pétrolier effectuant des voyages particuliers.

Liste des renseignements à consigner

A) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Lieu du chargement.
2. Nature des hydrocarbures chargés et identification de la (des) citerne(s).
3. Quantité totale d'hydrocarbures chargés.

B) Transfert interne de la cargaison d'hydrocarbures au cours du voyage

4. Identification de la (des) citerne(s).
 - .1 de:
 - .2 à:
5. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) sous 4 1)?

C) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

6. Lieu du déchargement.
7. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s).
8. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?

D) Lavage au pétrole brut (uniquement pour les navires-citernes équipés d'un système de lavage au pétrole brut)

(A remplir pour chacune des citernes lavées au pétrole brut.)

9. Port où le lavage au pétrole brut a été effectué ou position du navire si le lavage a été effectué entre deux ports de déchargement.
10. Identification de la (des) citerne(s) lavée(s) ¹⁾.
11. Nombre d'appareils utilisés.
12. Heure à laquelle le lavage a commencé.
13. Méthode de lavage employée ²⁾.
14. Pression dans les conduites utilisées pour le lavage.
15. Heure à laquelle le lavage a été terminé ou interrompu.
16. Indiquer la méthode employée pour déterminer que la (les) citerne(s) étai(en)t sèche(s).
17. Observations ³⁾.

E) Ballastage des citernes à cargaison

18. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s).
19. Position du navire au moment du ballastage.

F) Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées (uniquement pour les navires-citernes exploités avec des citernes à ballast propre)

20. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s).

21. Position du navire au moment où l'eau destinée à être utilisée pour le nettoyage par chasse d'eau ou pour le ballastage du navire au port est admise dans la (les) citerne(s) de ballast propre spécialisée(s).
22. Position du navire au moment où la (les) pompe(s) et les tuyautages sont vidangés dans la citerne de décantation.
23. Quantité d'eaux polluées résultant du rinçage des tuyautages et envoyées dans la (les) citerne(s) de décantation [identifier la (les) citerne(s)].
24. Position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire est admise dans la (les) citerne(s) à ballast propre spécialisée(s).
25. Heure et position du navire au moment de la fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages à cargaison et d'assèchement.
26. Quantité de ballast propre chargée à bord.

G) Nettoyage des citernes à cargaison

27. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s).
28. Port ou position du navire.
29. Durée du nettoyage.
30. Méthode de nettoyage ⁴⁾.
31. Eaux de nettoyage des citernes transférées dans:
 - .1 des installations de réception;
 - .2 une (des) citerne(s) de décantation ou une (des) citerne(s) à cargaison désignée(s) comme citerne(s) de décantation [identifier la (les) citerne(s)].

H) Rejet des eaux de ballast polluées

32. Identification de la (des) citerne(s).
33. Position du navire au début du rejet à la mer.
34. Position du navire à la fin du rejet à la mer.
35. Quantité rejetée à la mer.
36. Vitesse(s) du navire pendant le rejet.
37. Le dispositif de surveillance et de contrôle des rejets était-il en service pendant le rejet?
38. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?
39. Quantité d'eaux polluées transférées dans la (les) citerne(s) de décantation [identifier la (les) citerne(s) de décantation].
40. Quantité d'eaux polluées évacuées dans des installations de réception à terre (identifier le port, le cas échéant).

I) Rejet à la mer des eaux des citernes de décantation

41. Identification des citernes de décantation.
42. Durée de la décantation depuis la dernière admission de résidus, ou
43. Durée de la décantation depuis le dernier rejet.
44. Heure et position du navire au début du rejet.

¹⁾ Lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser simultanément, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation, tous les appareils dont est dotée une citerne déterminée, il conviendrait de préciser quelle est la section lavée au pétrole brut (par exemple, citerne centrale No 2, section avant).

²⁾ Indiquer si la méthode employée est à une seule étape ou à plusieurs étapes, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation. Dans ce dernier cas, indiquer l'arc vertical balayé par les appareils et le nombre de fois où cet arc est balayé au cours de cette étape déterminée du programme.

³⁾ Si l'on ne se conforme pas aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, des précisions doivent être fournies sous la rubrique «Observations».

⁴⁾ Lavage au moyen de manche à eau, nettoyage au moyen d'appareils et/ou nettoyage chimique. Dans ce dernier cas, il convient d'indiquer le produit chimique et la quantité de produit utilisés.

45. Evaluation, d'après le creux, du volume total du mélange au début du rejet.
46. Evaluation, d'après le creux, de l'interface eau/hydrocarbures au début du rejet.
47. Rejet principal: quantité et taux du rejet.
48. Rejet définitif: quantité et taux du rejet.
49. Heure et position du navire à la fin du rejet.
50. Le dispositif de surveillance et de contrôle des rejets était-il en service pendant le rejet?
51. Evaluation, d'après le creux, de l'interface eau/hydrocarbures à la fin du rejet.
52. Vitesse(s) du navire pendant le rejet.
53. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur le lieu du rejet?
54. Confirmer que toutes les vannes appropriées des tuyautages du navire ont été fermées à la fin du rejet des eaux des citernes de décantation.

J) Elimination des résidus et des mélanges d'hydrocarbures qui n'ont pas été éliminés par d'autres moyens

55. Identification de la (des) citerne(s).
56. Quantité éliminée de chaque citerne.
57. Méthode d'élimination:
 - .1 dans des installations de réception (identifier le port);
 - .2 mélange avec la cargaison;
 - .3 transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identifier la (les) citerne(s)];
 - .4 autres méthodes (préciser).

K) Rejet des eaux de ballast propres contenus dans les citernes à cargaison

58. Position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres.
59. Identification de la (des) citerne(s) à partir de laquelle (desquelles) s'effectue le rejet.
60. La (les) citerne(s) étai(en)t-elle(s) vide(s) à la fin du rejet?
61. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée sous 58.
62. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?

L) Déchargement du ballast des citernes à ballast propre spécialisées (uniquement pour les navires-citernes exploités avec des citernes à ballast propre)

63. Identification de la (des) citerne(s).
64. Heure et position du navire au début du rejet à la mer de ballast propre.
65. Heure et position du navire à la fin du rejet à la mer.
66. Quantité rejetée:
 - .1 à la mer, ou
 - .2 dans une installation de réception (identifier le port).
67. A-t-on relevé des traces d'hydrocarbures dans l'eau de ballast avant le rejet ou au cours de celui-ci?
68. A-t-on surveillé la teneur du rejet au moyen d'un détecteur d'hydrocarbures?

69. Heure et position du navire au moment de la fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages à cargaison et d'assèchement, à la fin du déballastage.

M) État du dispositif de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures

70. Heure de la défaillance du dispositif.
71. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
72. Causes de la défaillance.

N) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

73. Heure de l'événement.
74. Port ou position du navire au moment de l'événement.
75. Quantité approximative et type d'hydrocarbures.
76. Circonstances du rejet ou de la fuite, raisons de l'événement et observations générales.

O) Opérations supplémentaires et remarques générales

Pétroliers effectuant des voyages particuliers

P) Chargement de l'eau de ballast

77. Identification de la (des) citerne(s).
78. Position du navire au moment du ballastage.
79. Quantité totale de ballast chargée en mètres cubes.
80. Observations.

Q) Nouvelle répartition de l'eau de ballast à bord du navire

81. Motifs de cette nouvelle répartition.

R) Rejet de l'eau de ballast dans une installation de réception

82. Port(s) où l'eau de ballast a été rejetée.
83. Nom ou désignation de l'installation de réception.
84. Quantité totale d'eau de ballast rejetée en mètres cubes.
85. Signature et tampon du fonctionnaire des autorités portuaires et date.

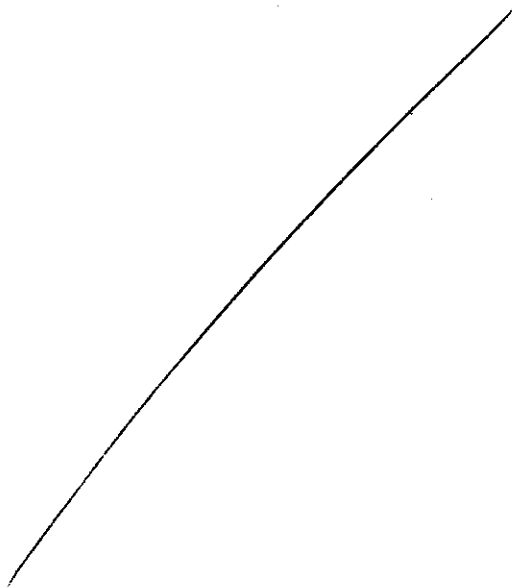
~~B.~~ -84- 171/85 C

Seite

84 bis 90 existiert nicht.

- 90 -

171/85 C



Denkschrift

A. Allgemeines

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat eine Reihe von Änderungen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL-Übereinkommen; BGBl. 1982 II S. 2) beschlossen. Die Änderungen betreffen vor allem die Behandlung von Bilgewasser mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm, Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für Schiffe, die ihre Rückstände ausschließlich an Auffanganlagen abgeben können, Anforderungen an Ölfilteranlagen, Einleiten von Ballastwasser, Gestaltung des Öltagebuchs, Anforderungen an Unterteilung und Stabilität sowie die Gestaltung des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung.

Wenngleich das MARPOL-Übereinkommen erst am 2. Oktober 1983 in Kraft getreten ist, so sind dennoch schon jetzt Änderungen erforderlich geworden. Während des langen Zeitraums zwischen dem Abschluß des Übereinkommens im Jahre 1973, den Änderungen durch das Protokoll von 1978 und dem schließlichen Inkrafttreten sind zusätzliche Erkenntnisse erworben und Erfahrungen gesammelt worden; außerdem sind in einzelnen Punkten Unklarheiten und Probleme bei der Anwendung aufgetreten. Die Änderungen bezwecken die entsprechenden Klarstellungen und Ergänzungen, damit die Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl möglichst praxisgerecht und wirksam angewendet werden.

Unter Berücksichtigung der nach Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe a des MARPOL-Übereinkommens festgelegten Frist von sechs Monaten sind die Änderungen auf der 20. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt in London am 7. September 1984 mit der Entschließung MEPC 14(20) einstimmig von allen anwesenden Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens beschlossen worden. Inzwischen hat der Generalsekretär der IMO die Änderungen allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt. Sie gelten nach Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe f Ziffer iii des MARPOL-Übereinkommens als angenommen, wenn nicht bis zum 7. Juli 1985 mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt 50 v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation einen Einspruch übermitteln. Die Änderungen treten dann 6 Monate nach Ablauf dieser Frist, also am 7. Januar 1986, nach Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe g Ziffer i völkerrechtlich in Kraft.

B. Besonderes

I Zu den Änderungen der Anlage I

Zu Regel 1

Die Ergänzungen der Nrn. 26 und 27 dienen der redaktionellen Anpassung an Änderungen einzelner Regeln.

Zu Regel 9

Die Änderung des Absatzes 1 Buchstabe b Ziffer v dient der begrifflichen Anpassung.

In Absatz 4 werden die Regeln für das Einleiten von ölhaltigen Gemischen, deren Ölgehalt nicht mehr als 15 ppm beträgt, konkretisiert.

Zu Regel 10

Absatz 2 a ist unverändert, Absatz 2 b entspricht dem bisherigen Absatz 3.

Absatz 3 a entspricht dem bisherigen Absatz 4.

Absatz 3 b enthält Einleitvorschriften für Bilgewasser, die inhaltlich den Regeln für Ballastwasser und ölhaltigen Gemischen entsprechen.

Absatz 4 entspricht den bisherigen Absätzen 3 b und 3 c.

Zu Regel 13

Absatz 3 sieht vor, daß für die Beförderung von Ballastwasser in Ladetanks neben den Wetterbedingungen weitere Ausnahmefälle von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegt werden können.

Zu Regeln 13 A bis 13 C

Die Änderungen sind lediglich redaktioneller Natur und dienen insbesondere der Anpassung an die neue Gestaltung des Öltagebuchs.

Zu Regel 14

Die neuen Absätze 4 und 5 sehen vor, daß Öl aus Sicherheitsgründen nicht in einem Vorpiek-Tank oder einem vor dem Kollisionsschott gelegenen Tank befördert wird.

Zu Regel 15

Absatz 2 Buchstabe c enthält detailliertere Anforderungen an die Kapazität der Slop tanks auf Öltankschiffen.

Durch die Änderung in Absatz 3 a wird berücksichtigt, daß die Internationale Seeschiffahrts-Organisation inzwischen Richtlinien und Anforderungen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl aus Öltankschiffen erstellt hat.

Absatz 5 Buchstabe a entspricht dem bisherigen Absatz 5.

Absatz 5 Buchstabe b sieht vor, daß Öltankschiffe, die ausschließlich in Sondergebieten oder innerhalb von 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land eingesetzt werden, bei Erfüllung besonderer Voraussetzungen von der Ausrüstung mit Überwachungs- und Kontrollsystemen befreit werden können, weil sie alle Ölrückstände nur an Auffanganlagen in den Häfen abgeben können.

In Absatz 7 wird vorgesehen, daß die bisher nur für Asphalt geltenden Einleitverbote auch auf andere Stoffe ausgedehnt werden, die nicht wirksam von Wasser getrennt werden können.

Zu Regel 16

Absatz 1 enthält eine redaktionelle Klarstellung.

In Absatz 2 werden die Öl-Wasser-Separatoranlage und die Ölfilteranlage deutlicher als Alternativen herausgestellt.

Absatz 3 Buchstabe a sieht unter besonderen Voraussetzungen Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für Schiffe vor, die nur in Sondergebieten oder innerhalb von 12 Seemeilen von Land aus eingesetzt werden und daher alle Ölrückstände in Auffanganlagen an Land abgeben müssen.

Absatz 3 Buchstabe b entspricht dem bisherigen Absatz 3.

Absatz 4 ist unverändert.

Die Absätze 5 und 6 werden redaktionell angepaßt.

In Absatz 7 werden die Anforderungen an die Ölfilteranlage konkretisiert.

Zu Regel 18

Die Absätze 1 bis 3 enthalten redaktionelle Klarstellungen.

In den Absätzen 4 und 5 werden ergänzend konkrete Anforderungen an die Leitungssysteme bei Öltankschiffen festgelegt.

Absatz 6 entspricht dem bisherigen Absatz 4 und legt ergänzende Voraussetzungen fest, unter denen Einleitungen unterhalb der Wasserlinie erfolgen dürfen.

Zu Regel 20

Die Absätze 1 und 2 sehen Änderungen in der Gestaltung des Öltagebuchs vor. Insbesondere wird es in Betriebsvorgänge im Maschinenraum und Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen bzw. Entleeren von Lade- und Ballasttanks gegliedert.

Der zweite Satz in Absatz 4 wird redaktionell angepaßt.

In Absatz 7 wird in Entsprechung zu Regel 15 Absatz 4 festgelegt, daß die Anforderungen an ein Öltagebuch für Öltanker mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 150 RT von der nationalen Verwaltung festzulegen sind.

Zu Regel 21

In Buchstabe d werden Unklarheiten darüber beseitigt, unter welchen Voraussetzungen Einleitungen von festen Plattformen aus erfolgen dürfen.

Zu Regel 25

In Absatz 2 werden die bisherigen Annahmen für Ausmaß und Art einer Beschädigung verschärft und mit entsprechenden Regelungen in dem internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut harmonisiert.

Die Änderungen in den Absätzen 3 und 4 dienen der Anpassung der Leckstabilitäts-Kriterien und der Annahmen für die Flutbarkeit an den genannten Code.

II Zur Änderung des Anhangs II der Anlage I

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung, mit dem die Erfüllung der Anforderungen an Bauart und Ausrüstung bestätigt wird, wird um einen Bericht über Bau und Ausrüstung von Schiffen ergänzt. Dadurch soll die Überprüfung vereinfacht werden, ob die jeweiligen Anforderungen erfüllt sind.

III Zur Änderung des Anhangs III der Anlage I

Für das Öltagebuch wird in Übereinstimmung mit den Änderungen in Regel 20 ein neues Muster festgelegt. Die eintragungspflichtigen Tatbestände sind erweitert worden. Durch ein Code-System, bestehend aus Buchstaben und Zahlen, wird zugleich die Führung des Öltagebuchs vereinfacht.