

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen

A. Zielsetzung

Das am 4. März 1974 unterzeichnete Übereinkommen in der Fassung des am 16. November 1978 unterzeichneten Protokolls dient weltweit dem Schutz der Meeresumwelt. Es ersetzt und verschärft die Regelungen des geltenden Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl und erfaßt auch andere schädliche Stoffe als Öl.

Der Entwurf eines Vertragsgesetzes verfolgt den Zweck, die verfassungsmäßigen Voraussetzungen für die Ratifikation des Übereinkommens und des Protokolls zu schaffen, die Inkraftsetzung zukünftiger Änderungen des Übereinkommens bzw. des Protokolls zu erleichtern und die Durchführung durch eine Anpassung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zu gewährleisten.

B. Lösung

Da sich das Übereinkommen und das Protokoll auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen, bedarf ihre Ratifikation der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes. Der Entwurf schlägt die Zustimmung vor. Das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls ist unter maßgeblicher Mitwirkung der Bundesregierung zustande gekommen und enthält ihrer Auffassung nach angemessene Regeln zum Schutze der Meeresumwelt vor den verschiedenen Formen der Verschmutzung der See durch Schiffe.

Der Entwurf schlägt außerdem vor, Änderungen der Anlagen des Übereinkommens bzw. des Protokolls durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Hierdurch würde innerstaatlich die schon im Übereinkommen und Protokoll selbst vereinfachte Änderung technischer Vorschriften erleichtert.

Schließlich werden Regelungen, insbesondere Änderungen des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vorgeschlagen, die die Überwachung der Beachtung der Vorschriften für Schiffe sicherstellen und den Erlaß von Bußgeldvorschriften ermöglichen, soweit diese neben den bestehenden Strafnormen noch notwendig sind.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Die Durchführung erfordert einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bei der See-Berufsgenossenschaft und dem Germanischen Lloyd; die Kosten sollen durch Gebühreneinnahmen gedeckt werden.

Den Küstenländern entstehen Aufwendungen durch die Verpflichtung, in den Häfen Auffanganlagen für Rückstände und Abfälle aus dem Schiffsbetrieb einzurichten, soweit solche Anlagen nicht bereits auf Grund anderer Bestimmungen schon vorhanden oder noch zu schaffen sind.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 01 – Üb 28/81

Bonn, den 9. September 1981

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens und des Protokolls in englischer und französischer Sprache mit deutscher Übersetzung sowie die Denkschrift hierzu sind beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 501. Sitzung am 26. Juni 1981 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

(1) Dem in London am 4. März 1974 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Internationalen Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dem in London am 16. November 1978 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Protokoll vom 17. Februar 1978 zu diesem Übereinkommen wird zugestimmt. Das Übereinkommen und das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht. *)

(2) Kapitel I Regel 19 Buchstabe f Satz 2 der Anlage des Protokolls vom 17. Februar 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1980 II S. 525) wird zugestimmt.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt,

1. durch Rechtsverordnung Änderungen der Protokolle I und II und der Anlagen I bis V des Übereinkommens gemäß dessen Artikel 16 und Änderungen der Anlage des Protokolls gemäß dessen Artikel VI, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens beziehungsweise des Protokolls halten, in Kraft zu setzen,
2. durch Rechtsverordnung das Zuwiderhandeln gegen Vorschriften des Übereinkommens und des Protokolls, auch in der durch Rechtsverordnung nach Nummer 1 jeweils in Kraft gesetzten Fassung, als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße, deren Höchstmaß hunderttausend Deutsche Mark beträgt, zu bedrohen, soweit hierzu auf Grund des Übereinkommens eine Verpflichtung besteht, und
3. den Wortlaut des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

*) Die Anlagen I bis V zu dem Übereinkommen und die Anlage zu dem Protokoll werden als Anlagenband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil II wird der Anlagenband auf Anforderung kostenlos zugestellt.

Artikel 3

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. April 1980 (BGBl. II S. 606), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nr. 4 werden nach den Worten „seegängigen Wasserfahrzeuge“ ein Komma und die Worte „zur Abwehr von Gefahren für das Wasser“ eingefügt.

2. § 3 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung Aufgaben, die dem Bund nach diesem Gesetz obliegen, zur Ausübung auf den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung übertragen, soweit sie nicht nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Küstenländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von der Wasserschutzpolizei ausgeübt werden.“

3. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

(1) Zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Nr. 1 bis 6 und § 2 können die damit betrauten Personen seegängige Wasserfahrzeuge und deren Betriebs- und Geschäftsräume sowie die zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und Prüfungen vornehmen. Außerhalb der Betriebs- und Geschäftszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, dürfen diese Befugnisse nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden; insoweit wird das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

(2) Der Eigentümer und der Führer eines seegängigen Wasserfahrzeugs und der sonst für die Sicherheit Verantwortliche sowie der Hersteller der Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Absatz 1 zu gestatten, die bei der Überprüfung benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich sind."

4. In § 9 Abs. 3 Nr. 2 werden nach den Worten „der Seeschifffahrt“ ein Komma und die Worte „die Abwehr von Gefahren für das Wasser“ eingefügt.

5. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. als Eigentümer oder Führer eines seegängigen Wasserfahrzeugs oder sonst für die Sicherheit Verantwortlicher oder als Hersteller entgegen § 8 Abs. 2 den mit der Überwachung betrauten Personen das Betreten des Wasserfahrzeugs oder der Betriebs- oder Geschäftsräume oder die Vornahme einer Prüfung nicht gestattet, Arbeitskräfte oder Hilfsmittel nicht bereitstellt, Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt;“.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.“

Artikel 4

Im Bereich des deutschen Festlandsockels haben die in § 6 Nr. 1, 2 und 4 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 37 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), bezeichneten Vollzugsbeamten des Bundes Straftaten nach den §§ 324, 326, 330 und 330 a des Strafgesetzbuches zu erforschen und alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen zu treffen, um die Verdunkelung der Sache zu verhüten; den Beamten stehen die Rechte und Pflichten der Polizeibeamten nach den Vorschriften der Strafprozeßordnung zu; sie sind insoweit Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft.

Artikel 5

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 6

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls nach Artikel V des Protokolls für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Zu Absatz 1

Auf das Übereinkommen und das Protokoll findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Regelungen des Übereinkommens und des Protokolls enthalten im wesentlichen Bau-, Ausrüstungs- und Verhaltensvorschriften für Seeschiffe. Diese unmittelbar anwendungsfähigen Normen hätten an sich durch Rechtsverordnung innerstaatlich durchgesetzt werden können, da für diese Tatbestände die Ermächtigungen in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4 und 6 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und in § 3 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter ausgereicht hätten, die insoweit auch die Inkraftsetzung von völkerrechtlichen Vereinbarungen ermöglichen. Eine Übernahme des Übereinkommens und des Protokolls durch Rechtsverordnung war jedoch im Hinblick auf die nicht durch eine Ermächtigung gedeckte Schadensersatznorm in Artikel 7 Abs. 2 des Übereinkommens und die Regelungen für stationäre Bohrinseln in Anlage I Kapitel II Regel 21 des Übereinkommens nicht möglich.

Zu Absatz 2

Kapitel I Regel 19 Buchstabe f Satz 2 der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (siehe Verordnung vom 26. März 1980 – BGBl. II S. 525) enthält eine dem Artikel 7 Abs. 2 des hier vorliegenden Übereinkommens wörtlich nachgebildete Schadensersatznorm für den Fall, daß Schiffe bei Sicherheitskontrollen unangemessen in den Häfen festgehalten werden. Die unmittelbare Anwendung dieser Schadensersatznorm ist durch einen bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 6. Juni 1980 abgegebenen Vorbehalt ausgeschlossen worden. Der Vorbehalt lautete:

„Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erklärt, daß Kapitel I Regel 19 Buchstabe f Satz 2 der Anlage des Protokolls derzeit in der Bundesrepublik Deutschland nicht angewendet werden kann.“

In der Begründung wurde u. a. auf das die Norm im wesentlichen abdeckende geltende innerstaatliche Recht und auf die spätere Zugehörigkeit zu dem Übereinkommen von 1973 zum Schutz der Meeresumwelt hingewiesen.

Durch Absatz 2 des Artikels 1 soll die Schadensersatzvorschrift des Protokolls zu dem Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See innerstaatlich in Kraft gesetzt werden. Nach Inkrafttreten des Gesetzes wird die Bundesregierung den Vorbehalt formell zurücknehmen.

Zu Artikel 2

Die Ermächtigung in Nummer 1 ermöglicht es, Änderungen der Anlagen des Übereinkommens und des Proto-

kolls, für die Artikel 16 des Übereinkommens bzw. Artikel VI des Protokolls ein vereinfachtes und beschleunigtes Verfahren vorsehen, durch Rechtsverordnung innerstaatlich in Kraft zu setzen.

Nummer 2 enthält die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung für Verstöße gegen das Übereinkommen bzw. das Protokoll, auch bei späteren Änderungen, Bußgeldvorschriften vorzusehen, allerdings nur, soweit solche Verstöße nicht schon als Straftaten gegen die Umwelt mit Strafe bedroht sind. Ein solcher mit Strafe bedrohter Verstoß ist das nach dem Übereinkommen nicht erlaubte Einleiten von Schadstoffen, durch das ein Gewässer verunreinigt oder sonst dessen Eigenschaften nachteilig verändert werden. Ein solches Verhalten wird nach § 324 in Verbindung mit § 330 d des Strafgesetzbuches mit Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. Für eine Verordnung nach Nummer 2 kommen deshalb vor allem Verstöße gegen Bau- und Ausrüstungsvorschriften oder gegen Betriebsvorschriften an Bord in Betracht.

Außerdem wird die Höchstsumme der Geldbuße auf 100 000,- DM festgesetzt. Der hohe Bußgeldrahmen ist zum Schutz der Meeresumwelt erforderlich und soll die Beachtung der Vorschriften sicherstellen.

Nach Nummer 3 kann der Bundesminister für Verkehr das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls bekanntmachen. Die Bekanntmachung eines solchen konsolidierten Textes folgt Artikel I Abs. 2 des Protokolls, nach dem das Übereinkommen und das Protokoll als ein einziges Übereinkommen angesehen und ausgelegt werden. Sie ist auch zweckmäßig, da durch sie die Anwendung der Vorschriften in der Schifffahrt, bei Verwaltungsbehörden und Gerichten erleichtert wird.

Zu Artikel 3

Das Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls tritt mit seinem Inkrafttreten an die Stelle des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl. Das Gesetz vom 21. März 1956 zu dem Ölverschmutzungsübereinkommen von 1954 (siehe Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes vom 19. Januar 1979 – BGBl. II S. 62) hat dem Bund die Überwachung der technischen Vorkehrungen der Schiffe (durch die See-Berufsgenossenschaft) sowie der Öltagebücher auf den Bundeswasserstraßen (Artikel 4 dieses Gesetzes) übertragen. Außerdem ist der Bundesminister für Verkehr ermächtigt worden, zur Durchführung des Übereinkommens von 1954 Rechtsverordnungen zu erlassen (Artikel 3 des Gesetzes).

Daneben wurde das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt von 1965, das die Verwaltungsaufgaben des Bundes nach Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes zusammenfassend festlegt, 1974 durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (siehe § 70 Abs. 5 dieses Gesetzes) in der Weise erweitert, daß dem Bund auch die Verhütung der von Schiffen ausgehenden Gefahren für das Wasser obliegt

und zur Abwehr solcher Gefahren für Schiffe Rechtsverordnungen erlassen werden können.

Nach dieser Grundsatzentscheidung ist das Übereinkommen von 1973/78 nach den Vorschriften des Seeaufgabengesetzes durchzuführen, dieses Gesetz also zu ergänzen. Artikel 3 Nr. 1 und 4 enthalten notwendige Klarstellungen bzw. Anpassungen des Seeaufgabengesetzes. Nummer 2 enthält eine Neuregelung der Bestimmung des Seeaufgabengesetzes über den schiffahrtspolizeilichen Vollzug im Küstenbereich, Nummer 3 eine Neufassung der Regelung über das Betreten von Schiffen und Nummer 5 eine Folgeänderung von Nummer 3.

Zu Nummer 1

§ 1 Nr. 4 des Seeaufgabengesetzes überträgt dem Bund u. a. die Überwachung der für die Verkehrssicherheit der seegängigen Wasserfahrzeuge und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgeschriebenen Bauart, Einrichtung, Ausrüstung und Maßnahmen; diese Aufgaben werden nach § 6 Seeaufgabengesetz von der See-Berufsgenossenschaft wahrgenommen, die sich in Angelegenheiten der Schiffstechnik und bei Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe des Germanischen Lloyd bedient. Um sicherzustellen, daß unter diesen Katalog auch die aus der Sicht des Umweltschutzes für Schiffe vorgeschriebenen technischen Vorkehrungen fallen, werden hinter den Worten „seegängigen Wasserfahrzeuge“ ein Komma und die Worte „zur Abwehr von Gefahren für das Wasser“ eingefügt. § 1 Nr. 4 entspricht damit dem Begriff der Schiffahrtspolizei in § 1 Nr. 2, der auch Gefahren für das Wasser erfaßt (siehe Begründung zu § 70 Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz, Bundestags-Drucksache VI/2868 vom 30. November 1971 zu § 55 Abs. 5 des Entwurfs), und dem Wortlaut des § 9 Abs. 2 Nr. 1, der zum Erlaß von Vorschriften auch zur Abwehr von Gefahren für das Wasser ermächtigt.

Eine einzelgesetzliche ggf. sich überschneidende Vorschrift wie in Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 wird damit entbehrlich.

Zu Nummer 2

Die bisherige Ermächtigungsnorm zur Übertragung von Ausführungs- und Vollzugsaufgaben muß ebenfalls erweitert werden; insbesondere wegen der im Küstenvorfeld erhöhten Umweltgefahren müssen die Aufgaben verstärkt und koordiniert werden. Deshalb werden neben den bisher schon verfügbaren Einheiten des Bundesgrenzschutzes auch die Vollzugskräfte des Zolls hinzugezogen. Die Vollzugsaufgaben der Wasserschutzpolizei sind in einer Vereinbarung von 1955 (vgl. § 20 Abs. 1 Nr. 5 des Seeaufgabengesetzes) geregelt. Auch die Vereinbarung muß erweitert werden, um die neuen Aufgaben zu erfüllen. Mit den Küstenländern besteht hierüber Einvernehmen. Die Vollzugsaufgaben sind in der Vereinbarung klar zwischen Bundes- und Landesorganen abgegrenzt: In den Hoheitsgewässern nehmen primär die Landesbehörden die Überwachungsaufgaben wahr, auf der Hohen See subsidiär; auf der Hohen See sind die Vollzugsaufgaben primär den Bundesorganen zugewiesen, die wiederum in den Ho-

heitsgewässern nur subsidiär tätig werden. Mit dieser Ordnung wird ein lückenloses Ineinandergreifen des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs im Küstenbereich sichergestellt. Auf die bisher gesonderte Regelung für den „Bereich der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres“, die verschiedentlich zu Unklarheiten über die Zuständigkeit geführt hat, kann daher jetzt verzichtet werden.

Zu Nummer 3

Die Neufassung des § 8 des Seeaufgabengesetzes gewährt nun klarer als bisher die Befugnis, zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Nr. 1 bis 6 und § 2 Schiffe zu betreten und zu besichtigen. Sie berücksichtigt außerdem die neuere rechtsstaatliche Entwicklung über das Recht, Betriebs- und Geschäftsräume zu betreten.

Die Neuregelung ist schon mit der in der 8. Legislaturperiode nicht mehr abschließend behandelten Novelle zum Binnenschiffahrtsaufgabengesetz vorgesehen gewesen (siehe Gesetzentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, Bundestags-Drucksache 8/3795 vom 17. März 1980); Artikel 5 der Novelle enthielt eine entsprechende Änderung des Seeaufgabengesetzes.

Da die Durchführung des Übereinkommens ein regelmäßiger Anwendungsfall des § 8 des Seeaufgabengesetzes ist, ist es notwendig, die Neufassung nunmehr in den vorliegenden Entwurf des Vertragsgesetzes zu übernehmen.

Zu Nummer 4

Die Ermächtigung in § 9 Abs. 3 des Seeaufgabengesetzes betrifft auf Schiffen zu führende Tagebücher, wie das Schiffs- oder das Funktagebuch. Darunter fallen der Sache nach auch das nach dem Übereinkommen von 1973 mitzuführende Öltagebuch und Ladungstagebuch, die nach dem Übereinkommen als Teil des amtlichen Schiffstagebuches oder gesondert vorzusehen sind. Nach der Nummer 2 des § 9 Abs. 3 kann der Bundesminister für Verkehr bestimmen, welche „für die Sicherheit der Seeschifffahrt oder die Strafrechtspflege“ bedeutungsvollen Tatsachen einzutragen sind. Durch die Einfügung der Worte „die Abwehr von Gefahren für das Wasser“ hinter dem Wort „Seeschifffahrt“ wird sichergestellt, daß von der Ermächtigung auch das Öl- und das Ladungstagebuch mit erfaßt werden. Durch die Ermächtigung sollen Durchführungsvorschriften zu dem Übereinkommen sowie Regelungen des Verordnungsgebers für Schiffe ermöglicht werden, die z. B. wegen ihrer geringen Größe nicht unter das Übereinkommen fallen.

Zu Nummer 5

Die Änderung zu § 15 des Seeaufgabengesetzes ist eine Folge der Neufassung des § 8. Außerdem ist der Bußgeldrahmen für Verstöße gegen § 8 an die anderen Tatbestände des Absatzes 1 des § 15 angeglichen, d. h. von 1 000,- DM auf 10 000,- DM angehoben worden, um die Beachtung der Vorschrift im gleichen Maße sicherzustellen.

Zu Artikel 4

Artikel 4 entspricht § 10 des Gesetzes zur vorläufigen Regelung der Rechte am Festlandsockel in der Fassung

der Änderung des Gesetzes zur Bekämpfung der Umweltkriminalität vom 28. März 1980 (BGBl. I S. 373), der durch die Aufhebung des Festlandsockelgesetzes nach § 175 Nr. 5 in Verbindung mit § 178 des Bundesberggesetzes am 1. Januar 1982 ersatzlos außer Kraft treten wird. Artikel 4 stellt sicher, daß die in § 6 Nr. 1, 2 und 4 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes bezeichneten Vollzugsbeamten weiterhin Straftaten gegen die Umwelt in den Fällen der §§ 324, 326, 330 und 330 a des Strafgesetzbuches als Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft verfolgen können, wenn die Tat im Bereich des deutschen Festlandsockels begangen wird (siehe auch § 5 Nr. 11 Strafgesetzbuch).

Zu Artikel 5

Dieses Übereinkommen in der Fassung des Protokolls sowie die nach Artikel 2 dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 6

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht den Erfordernissen des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls nach Artikel V des Protokolls für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Zur Durchführung des Übereinkommens entstehen Mehraufwendungen bei der See-Berufsgenossenschaft und dem Germanischen Lloyd. Sie entstehen hauptsächlich durch vermehrte Personalkosten. Bei der See-Berufsgenossenschaft werden zwei, beim Germanischen Lloyd bis zu sieben Mitarbeiter zusätzlich einzustellen sein. Diese Kosten sollen durch Gebühreneinnahmen voll gedeckt werden, um Auswirkungen auf den Haushalt des Bundes zu vermeiden, der sonst gemäß § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt die Kosten tragen müßte.

Den Ländern entstehen Aufwendungen durch die Verpflichtung, in den Häfen Auffanganlagen für Rückstände und Abfälle aus dem Schiffsbetrieb einzurichten, soweit solche Anlagen nicht bereits auf Grund des Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, des Helsinki-Übereinkommens von 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets oder des Abfallbeseitigungsgesetzes vorhanden oder zu schaffen sind.

**Internationales Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

**International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

**Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

(Übersetzung)

The Parties to the Convention,

Les Parties à la Convention,

Die Vertragsparteien des Übereinkommens –

being conscious of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

conscientes de la nécessité de protéger l'environnement en général et le milieu marin en particulier,

im Bewußtsein der Notwendigkeit, die menschliche Umwelt im allgemeinen und die Meeresumwelt im besonderen zu schützen,

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

reconnaissant que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution,

in der Erkenntnis, daß das vorsätzliche, fahrlässige oder unfallbedingte Freisetzen von Öl und sonstigen Schadstoffen aus Schiffen eine ernsthafte Verschmutzungsursache darstellt,

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

reconnaissant également l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, premier instrument multilatéral à avoir eu pour objectif essentiel la protection de l'environnement, et sensibles à la contribution marquante que cette Convention a apportée à la préservation des mers et des littoraux contre la pollution,

sowie in Erkenntnis der Bedeutung des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, der ersten mehrseitigen Übereinkunft, die vor allem zu dem Zweck geschlossen wurde, die Umwelt zu schützen, und in Anerkennung des bedeutenden Beitrags, den jenes Übereinkommen zum Schutz der Meere und der Küstenumwelt vor Verschmutzung geleistet hat,

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

désireuses de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances,

in dem Wunsch, die absichtliche Verschmutzung der Meeresumwelt durch Öl und andere Schadstoffe völlig zu beseitigen und das unfallbedingte Einleiten solcher Stoffe auf ein Mindestmaß zu verringern,

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

estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est d'établir des règles de portée universelle et qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures,

in der Erwägung, daß dieses Ziel am besten durch die Einführung von Vorschriften mit weltweiter Geltung erreicht wird, die sich nicht auf die Ölverschmutzung beschränken –

have agreed as follows:

sont convenues de ce qui suit:

sind wie folgt übereingekommen:

Article 1

**General Obligations
under the Convention**

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

Article premier

**Obligations générales découlant
de la Convention**

1) Les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention.

Artikel 1

**Allgemeine Verpflichtungen
aufgrund des Übereinkommens**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, diesem Übereinkommen und denjenigen seiner Anlagen, durch die sie gebunden sind, Wirksamkeit zu verleihen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt durch das gegen das Übereinkommen verstoßende Einleiten von Schadstoffen oder solche Stoffe enthaltenden Ausflüssen zu verhüten

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

Article 2 Definitions

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

- (1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.
- (2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.
- (3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;
- (b) "Discharge" does not include:
 - (i) Dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or
 - (ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or
 - (iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.
- (4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.
- (5) "Administration" means the Government of the State under whose auth-

2) Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes.

Article 2 Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire:

- 1) «Règles» désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.
- 2) «Substance nuisible» désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.
- 3) a) «Rejet», lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.
- b) «Rejet» ne couvre pas:
 - i) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972; ni
 - ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; ni
 - iii) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.
- 4) «Navire» désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.
- 5) «Autorité» désigne le gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le

(2) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, bedeutet eine Bezugnahme auf dieses Übereinkommen gleichzeitig eine Bezugnahme auf seine Protokolle und auf die Anlagen.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Regeln“ bezeichnet die in den Anlagen enthaltenen Regeln.
2. Der Ausdruck „Schadstoff“ bezeichnet jeden Stoff, der bei Zuführung in das Meer geeignet ist, die menschliche Gesundheit zu gefährden, die lebenden Schätze sowie die Tier- und Pflanzenwelt des Meeres zu schädigen, die Annehmlichkeiten der Umwelt zu beeinträchtigen oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres zu behindern, und umfaßt alle Stoffe, die nach diesem Übereinkommen einer Überwachung unterliegen.
3. a) Der Ausdruck „Einleiten“ in bezug auf Schadstoffe oder solche Stoffe enthaltende Ausflüsse bezeichnet jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache; er umfaßt jedes Entweichen, Beseitigen, Auslaufen, Lecken, Pumpen, Auswerfen oder Entleeren.
- b) Der Ausdruck „Einleiten“ umfaßt nicht:
 - i) das Einbringen im Sinne des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen,
 - ii) das Freisetzen von Schadstoffen, das sich unmittelbar aus der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens ergibt, oder
 - iii) das Freisetzen von Schadstoffen für Zwecke der rechtmäßigen wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Bekämpfung oder Überwachung der Verschmutzung.
4. Der Ausdruck „Schiff“ bezeichnet ein Fahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird; er umfaßt Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und feste oder schwimmende Plattformen.
5. Der Ausdruck „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, unter

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

- (6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.
- (7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3 **Application**

- (1) The present Convention shall apply to:
- (a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and
- (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

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

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

Article 4 **Violation**

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is

navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Autorité est le gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'Etat riverain intéressé.

- 6) «Événement» désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.
- 7) «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 3 **Champ d'application**

- 1) La présente Convention s'applique:
- a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention; et
- b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

2) Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits souverains des Parties sur le fond des mers et sur le sous-sol adjacent aux côtes aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ou comme étendant ces droits, conformément au droit international.

3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

Article 4 **Infractions**

1) Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'Autorité est informée d'une telle infraction et est

dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird. Bei einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, ist die Verwaltung die Regierung dieses Staates. Bei festen oder schwimmenden Plattformen, die zur Erforschung und Ausbeutung des an die Küste angrenzenden Meeresbodens und Meeresuntergrunds eingesetzt sind, über die der Küstenstaat Hoheitsrechte in Bezug auf die Erforschung und Ausbeutung ihrer Natur-schätze ausübt, ist die Verwaltung die Regierung des betreffenden Küstenstaats.

6. Der Ausdruck „Ereignis“ bezeichnet einen Vorfall, bei dem ein Schadstoff oder einen solchen Stoff enthaltende Ausflüsse tatsächlich oder wahrscheinlich ins Meer gelangen.
7. Der Ausdruck „Organisation“ bezeichnet die Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrts-Organisation.

Artikel 3 **Anwendung**

- (1) Dieses Übereinkommen gilt für
- a) Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen, sowie
- b) Schiffe, die nicht berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen, die jedoch unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei betrieben werden.

(2) Dieser Artikel ist nicht so auszulegen, als schmälere oder erweitere er die Hoheitsrechte der Vertragsparteien nach dem Völkerrecht über den an ihre Küsten angrenzenden Meeresboden und Meeresuntergrund für Zwecke der Erforschung und Ausbeutung ihrer Natur-schätze.

(3) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die derzeit im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen. Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete, den Betrieb oder die Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigende Maßnahmen sicher, daß derartige ihr gehörende oder von ihr betriebene Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln.

Artikel 4 **Verstöße**

(1) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens ist verboten und wird im Recht der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung unter Strafe gestellt, gleichviel wo der Verstoß begangen wird. Wird die Verwaltung von

informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

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

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

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

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

Article 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

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

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an un-

convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

(2) Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit:

- a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;
- b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

(3) Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'Etat qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

(4) Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

Article 5

Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire

(1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie à la Convention conformément aux dispositions des règles sont acceptés par les autres Parties contractantes et considérés, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un Certificat délivré par elles-mêmes.

(2) Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un Certificat en cours de validité, sauf si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'Etat qui effectue

einem derartigen Verstoß unterrichtet und ist sie überzeugt, daß ausreichende Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des angeblichen Verstoßes einzuleiten, so veranlaßt sie, daß ein solches Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht eingeleitet wird.

(2) Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ist verboten und wird im Recht der betreffenden Vertragspartei unter Strafe gestellt. Sobald ein derartiger Verstoß begangen wird, wird die betreffende Vertragspartei

- a) entweder veranlassen, daß ein Verfahren nach ihrem Recht eingeleitet wird, oder
- b) der für das Schiff zuständigen Verwaltung alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen und Beweise dafür vorlegen, daß ein Verstoß begangen worden ist.

(3) Werden der für ein Schiff zuständigen Verwaltung Informationen oder Beweise hinsichtlich eines Verstoßes gegen dieses Übereinkommen durch das Schiff vorgelegt, so unterrichtet sie die Vertragspartei, welche die Informationen oder Beweise vorgelegt hat, und die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen.

(4) Die im Recht einer Vertragspartei nach Maßgabe dieses Artikels festgelegten Strafen müssen so streng sein, daß sie von Verstößen gegen dieses Übereinkommen abschrecken; sie müssen für jeden Ort, an dem ein Verstoß begangen wird, gleich streng sein.

Artikel 5

Zeugnisse und Sonderregeln über die Überprüfung von Schiffen

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 wird ein im Namen einer Vertragspartei nach den Regeln ausgestelltes Zeugnis von den anderen Vertragsparteien anerkannt und für alle unter dieses Übereinkommen fallenden Zwecke als ebenso gültig wie ein von ihnen ausgestelltes Zeugnis angesehen.

(2) Ein Schiff, das nach den Regeln ein Zeugnis mitführen muß, unterliegt in den Häfen oder an den der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer Vertragspartei der Überprüfung durch von der betreffenden Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete. Die Überprüfung ist darauf zu beschränken, festzustellen, daß sich ein gültiges Zeugnis an Bord befindet, sofern nicht eindeutige Gründe zu der Annahme bestehen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung wesentlich von den Angaben des Zeugnisses abweicht. In diesem Fall oder wenn das Schiff kein gültiges Zeugnis mitführt, trifft die Überprüfung durchführende Vertragspar-

reasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

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

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

Article 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

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

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

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

l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. Toutefois, ladite Partie peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

(3) Si une Partie refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de sa juridiction, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la présente Convention, la Partie avise immédiatement le Consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ou, en cas d'impossibilité, l'Autorité dont relève le navire intéressé. Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, la Partie demande à consulter l'Autorité dont relève le navire. L'Autorité est également avisée lorsqu'un navire ne possède pas à son bord de Certificat en cours de validité conforme aux dispositions des règles.

(4) Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article 6

Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de la Convention

(1) Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

(2) Tout navire auquel la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

(3) Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

tei alle Maßnahmen, um sicherzustellen, daß das Schiff nicht ausläuft, bis es dies ohne unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt tun kann. Die Vertragspartei kann jedoch einem solchen Schiff erlauben, den Hafen oder den der Küste vorgelagerten Umschlagplatz zu verlassen, um die nächstgelegene geeignete Reparaturwerft anzulaufen.

(3) Verweigert eine Vertragspartei einem ausländischen Schiff das Anlaufen eines in ihrem Hoheitsbereich gelegenen Hafens oder der Küste vorgelagerten Umschlagplatzes oder trifft sie Maßnahmen gegen dieses Schiff, weil es dieses Übereinkommen nicht befolgt, so unterrichtet sie sofort den Consul oder diplomatischen Vertreter der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, oder, wenn dies nicht möglich ist, die für das Schiff zuständige Verwaltung. Die Vertragspartei kann Konsultationen mit der für das Schiff zuständigen Verwaltung beantragen, bevor sie das Anlaufen verweigert oder derartige Maßnahmen trifft. Die Verwaltung ist auch zu unterrichten, wenn ein Schiff kein gültiges Zeugnis nach den Regeln mitführt.

(4) Bei Schiffen von Nichtvertragsparteien wenden die Vertragsparteien die Vorschriften dieses Übereinkommens an, soweit dies notwendig ist, um sicherzustellen, daß diesen Schiffen keine günstigere Behandlung gewährt wird.

Artikel 6

Aufdeckung von Verstößen und Durchführung des Übereinkommens

(1) Die Vertragsparteien arbeiten bei der Aufdeckung von Verstößen und der Durchführung dieses Übereinkommens zusammen, indem sie alle geeigneten und durchführbaren Maßnahmen der Aufdeckung und der Umweltüberwachung sowie alle angemessenen Verfahren der Nachrichtenübermittlung und des Sammelns von Beweisen anwenden.

(2) Ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, kann in jedem Hafen oder an jedem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz einer Vertragspartei durch von dieser Vertragspartei benannte oder ermächtigte Bedienstete einer Überprüfung unterzogen werden, um festzustellen, ob das Schiff entgegen den Regeln Schadstoffe eingeleitet hat. Ergibt sich bei einer Überprüfung ein Verstoß gegen das Übereinkommen, so wird der Verwaltung ein Bericht zur weiteren Veranlassung übermittelt.

(3) Jede Vertragspartei legt der Verwaltung etwaige Beweise dafür vor, daß das Schiff entgegen den Regeln Schadstoffe oder solche Stoffe enthaltende Ausflüsse eingeleitet hat. Soweit möglich, teilt die zuständige Behörde der erstgenannten Vertragspartei dem Kapitän des Schiffes diesen Verstoß mit.

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

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

Article 7 **Undue Delay to Ships**

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

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

Article 8 **Reports on Incidents Involving Harmful Substances**

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

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

4) Dès réception de cette preuve, l'Autorité examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité informe rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5) Une Partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 7 **Retards causés indûment aux navires**

(1) Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises en application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.

(2) Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

Article 8 **Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles**

(1) En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.

- (2) Chaque Partie à la Convention doit:
- a) prendre les dispositions nécessaires pour qu'un fonctionnaire ou un organisme compétent reçoive et analyse tous les rapports sur les événements; et
 - b) notifie à l'Organisation les détails complets de ces dispositions, pour diffusion aux autres Parties et Etats membres de l'Organisation.

(4) Sobald eine Verwaltung derartige Beweise erhalten hat, untersucht sie die Angelegenheit; sie kann von der anderen Vertragspartei weitere oder bessere Beweise für den Verstoß verlangen. Ist die Verwaltung überzeugt, daß genügend Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des Verstoßes einzuleiten, so läßt sie dieses Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht einleiten. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, die den Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen.

(5) Eine Vertragspartei kann ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, beim Anlaufen der in ihrem Hoheitsbereich gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätze auch überprüfen, wenn sie von einer Vertragspartei ein Ersuchen um Untersuchung samt ausreichenden Beweisen erhält, daß das Schiff irgendwo Schadstoffe oder solche Stoffe enthaltende Ausflüsse eingeleitet hat. Der Bericht über diese Untersuchung ist der ersuchenden Vertragspartei und der Verwaltung zu übermitteln, so daß die entsprechenden Maßnahmen aufgrund dieses Übereinkommens getroffen werden können.

Artikel 7 **Unangemessene Verzögerung für Schiffe**

(1) Es ist soweit wie möglich zu vermeiden, daß ein Schiff in Anwendung des Artikels 4, 5 oder 6 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.

(2) Wird ein Schiff infolge der Anwendung des Artikels 4, 5 oder 6 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Artikel 8 **Meldungen über Ereignisse, die Schadstoffe betreffen**

(1) Eine Meldung über ein Ereignis ist unverzüglich so ausführlich wie möglich nach Protokoll I zu machen.

- (2) Jede Vertragspartei
- a) trifft alle erforderlichen Vorkehrungen, damit eine zuständige Person oder Stelle alle Meldungen über Ereignisse entgegennimmt und bearbeitet, und
 - b) teilt der Organisation derartige Vorkehrungen in allen Einzelheiten zur Weiterleitung an die anderen Vertragsparteien und Mitgliedstaaten der Organisation mit.

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

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

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

Article 9

Other Treaties and Interpretation

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

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

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

Article 10

Settlement of Disputes

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

Article 11

Communication of Information

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

- (a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments

3) Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport en vertu des dispositions du présent article, ladite Partie le transmet sans retard à:

- a) l'Autorité dont relève le navire en cause; et
- b) tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

4) Toute Partie à la Convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement mentionné au Protocole I de la présente Convention. Si elle le juge bon, elle fait également rapport à l'Organisation et à toute autre Partie intéressée.

Article 9

Autres traités et interprétation

1) Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des Parties à cette Convention.

2) Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon.

3) Dans la présente Convention, le terme «juridiction» s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention.

Article 10

Règlement des différends

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention.

Article 11

Communication de renseignements

1) Les Parties à la Convention s'engagent à communiquer à l'Organisation:

- a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instru-

(3) Sobald eine Vertragspartei eine Meldung nach diesem Artikel erhält, übermittelt sie dieselbe unverzüglich

- a) der für das beteiligte Schiff zuständigen Verwaltung und

- b) jedem anderen etwa betroffenen Staat.

(4) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren für die Überwachung des Meeres verantwortlichen Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen zuständigen Diensten Weisung zu erteilen, ihren Behörden jedes in Protokoll I bezeichnete Ereignis zu melden. Die Vertragspartei macht, wenn sie es für zweckdienlich erachtet, der Organisation und jeder anderen in Betracht kommenden Partei entsprechend Meldung.

Artikel 9

Andere Verträge und Auslegung

(1) Mit seinem Inkrafttreten tritt dieses Übereinkommen an die Stelle des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl in seiner geänderten Fassung im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien jenes Übereinkommens.

(2) Dieses Übereinkommen greift der Kodifizierung und Entwicklung des Seerechts durch die mit Entschliebung 2750 C (XXV) der Generalversammlung der Vereinten Nationen einberufene Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen sowie den gegenwärtigen oder künftigen Ansprüchen und Rechtsauffassungen eines Staates über das Seerecht und die Art und Ausdehnung des Hoheitsbereichs von Küsten- und Flaggenstaaten nicht vor.

(3) Der Ausdruck „Hoheitsbereich“ in diesem Übereinkommen ist entsprechend dem bei der Anwendung oder Auslegung dieses Übereinkommens geltenden Völkerrecht auszulegen.

Artikel 10

Beilegung von Streitigkeiten

Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, wenn die Streitigkeit nicht durch Verhandlungen zwischen den betroffenen Parteien beigelegt werden konnte und wenn diese nichts anderes vereinbaren, auf Antrag einer Partei einem Schiedsverfahren nach Protokoll II unterworfen.

Artikel 11

Übermittlung von Informationen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, der Organisation folgendes zu übermitteln:

- a) den Wortlaut von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen und Verwaltungs-

which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

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

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

Article 12

Casualties to Ships

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

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

Article 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

ments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention;

- b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles;
- c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions des règles;
- d) une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les installations disponibles et autres caractéristiques;
- e) tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention; et
- f) un rapport annuel qui présente, sous une forme normalisée par l'Organisation, les statistiques relatives aux sanctions effectivement infligées pour les infractions à la présente Convention.

(2) L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les informations qui lui ont été communiquées, au titre des alinéas b) à f) du paragraphe 1 du présent article.

Article 12

Accidents survenus aux navires

(1) Chaque Autorité s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions des règles, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes.

(2) Chaque Partie à la Convention s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements sur les résultats de cette enquête lorsqu'elle estime que ceux-ci peuvent aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la présente Convention.

Article 13

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

(1) La présente Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 15 janvier 1974 au 31 décembre 1974, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

vorschriften sowie sonstigen Vorschriften, die zu den verschiedenen unter dieses Übereinkommen fallenden Angelegenheiten ergangen sind,

- b) ein Verzeichnis der nichtstaatlichen Stellen, die ermächtigt sind, in Fragen im Zusammenhang mit dem Entwurf, dem Bau und der Ausrüstung von Schiffen, die Schadstoffe gemäß den Regeln befördern, in ihrem Namen tätig zu werden,
- c) eine ausreichende Zahl von Mustern ihrer aufgrund der Regeln ausgestellten Zeugnisse,
- d) ein Verzeichnis der Auffanganlagen einschließlich ihres Standorts, ihrer Kapazität und der verfügbaren Anlagen sowie sonstiger Merkmale,
- e) amtliche Berichte oder Kurzfassungen amtlicher Berichte, soweit sie die Ergebnisse der Anwendung dieses Übereinkommens darstellen, sowie
- f) einen jährlichen Bericht, der in einer von der Organisation genormten Form Statistiken über die tatsächlich für Verstöße gegen dieses Übereinkommen verhängten Strafen enthält.

(2) Die Organisation teilt den Vertragsparteien den Eingang jeder Mitteilung aufgrund dieses Artikels mit und leitet alle ihr nach Absatz 1 Buchstaben b bis f übermittelten Informationen an alle Vertragsparteien weiter.

Artikel 12

Schiffsunfälle

(1) Jede Verwaltung verpflichtet sich, eine Untersuchung jedes einem ihrer Schiffe zustoßenden Unfalls nach Maßgabe der Regeln durchzuführen, wenn dieser Unfall größere schädliche Auswirkungen auf die Meeresumwelt gehabt hat.

(2) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der Organisation Informationen über die Ergebnisse derartiger Untersuchungen zur Verfügung zu stellen, wenn sie der Auffassung ist, daß diese Informationen dazu beitragen können zu bestimmen, welche Änderungen an diesem Übereinkommen vorgenommen werden sollten.

Artikel 13

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 15. Januar 1974 bis zum 31. Dezember 1974 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Staaten können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,

- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

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

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

Article 14

Optional Annexes

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

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

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

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

Article 15

Entry into Force

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

- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

(2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

(3) Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Etats ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

Article 14

Annexes facultatives

(1) Un Etat peut, lorsqu'il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des Annexes III, IV et V (ci-après dénommées «Annexes facultatives») de la présente Convention. Sous réserve de ce qui précède, les Parties à la Convention sont liées par l'une quelconque des Annexes dans son intégralité.

(2) Un Etat qui a déclaré qu'il n'était pas lié à une Annexe facultative peut à tout moment accepter cette Annexe en déposant auprès de l'Organisation un instrument du type visé au paragraphe 2 de l'article 13.

(3) Un Etat qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article au sujet d'une Annexe facultative, et qui n'accepte pas cette Annexe par la suite conformément au paragraphe 2 du présent article n'assume aucune obligation et n'a le droit de se prévaloir d'aucun bénéfice découlant de la Convention en ce qui concerne les questions relevant de cette Annexe; dans la présente Convention, toutes les références aux Parties ne constituent pas de référence à cet Etat en ce qui concerne les questions qui relèvent de cette Annexe.

(4) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de toute déclaration faite en vertu du présent article ainsi que de la réception de tout instrument déposé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article 15

Entrée en vigueur

(1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à cette Convention conformément aux dispositions de l'article 13.

- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär der Organisation.

(3) Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, von jeder Unterzeichnung und von der Hinterlegung jeder neuen Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sowie vom Zeitpunkt der Hinterlegung.

Artikel 14

Fakultative Anlagen

(1) Ein Staat kann bei der Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder beim Beitritt dazu erklären, daß er eine der Anlagen III, IV und V (im folgenden als „fakultative Anlagen“ bezeichnet) oder alle diese Anlagen nicht annimmt. Vorbehaltlich dieser Bestimmung werden die Vertragsparteien durch jede Anlage in ihrer Gesamtheit gebunden.

(2) Ein Staat, der erklärt hat, daß er durch eine fakultative Anlage nicht gebunden ist, kann diese Anlage jederzeit durch Hinterlegung einer Urkunde der in Artikel 13 Absatz 2 bezeichneten Art bei der Organisation annehmen.

(3) Ein Staat, der in bezug auf eine fakultative Anlage eine Erklärung nach Absatz 1 abgibt und diese Anlage nicht später nach Absatz 2 annimmt, geht keine Verpflichtung ein und hat keinen Anspruch auf Vorrechte aus diesem Übereinkommen in bezug auf mit dieser Anlage zusammenhängende Angelegenheiten; Bezugnahmen auf Vertragsparteien in diesem Übereinkommen umfassen den betreffenden Staat nicht, soweit Angelegenheiten im Zusammenhang mit dieser Anlage betroffen sind.

(4) Die Organisation unterrichtet die Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, von jeder Erklärung aufgrund dieses Artikels sowie vom Eingang jeder nach Absatz 2 hinterlegten Urkunde.

Artikel 15

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens 15 Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreaumeinhalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, nach Artikel 13 Vertragsparteien geworden sind.

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

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

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

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

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

Article 16 **Amendments**

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

(2) Amendments after consideration by the Organization:

- a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;
- b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;
- c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

2) Une Annexe facultative entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies pour cette Annexe.

3) L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur et de la date à laquelle une Annexe facultative entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative quelconque ou d'adhésion à celles-ci après que les conditions régissant leur entrée en vigueur ont été remplies mais avant leur entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou de l'Annexe facultative ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

5) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative, ou d'adhésion à celles-ci après leur entrée en vigueur, la Convention ou l'Annexe facultative prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

6) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été remplies toutes les conditions prévues à l'article 16 pour l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention ou à une Annexe facultative s'applique au texte modifié de la Convention ou de l'Annexe facultative.

Article 16 **Amendements**

1) La présente Convention peut être amendée par l'une quelconque des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2) Amendements après examen par l'Organisation:

- a) tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par son Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen;
- b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen;
- c) les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent;

(2) Eine fakultative Anlage tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem die Bedingungen des Absatzes 1 für die betreffende Anlage erfüllt sind.

(3) Die Organisation unterrichtet die Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, von dem Tag, an dem es in Kraft tritt, und von dem Tag, an dem eine fakultative Anlage nach Absatz 2 in Kraft tritt.

(4) Für Staaten, die eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen oder einer fakultativen Anlage hinterlegt haben, nachdem die Erfordernisse für ihr Inkrafttreten erfüllt sind, aber vor dem Tag des Inkrafttretens, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt am Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens oder der Anlage oder drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung der Urkunde wirksam, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(5) Für Staaten, die nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens oder einer fakultativen Anlage eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, tritt das Übereinkommen oder die fakultative Anlage drei Monate nach Hinterlegung der Urkunde in Kraft.

(6) Nach dem Tag, an dem alle Voraussetzungen des Artikels 16 für das Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens oder einer fakultativen Anlage erfüllt sind, gilt jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen oder die Anlage in ihrer geänderten Fassung.

Artikel 16 **Änderungen**

(1) Dieses Übereinkommen kann nach einem der in den folgenden Absätzen vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Änderungen nach Prüfung durch die Organisation:

- a) Jede von einer Vertragspartei vorgeschlagene Änderung wird der Organisation vorgelegt und von ihrem Generalsekretär spätestens sechs Monate vor der Prüfung an alle Mitglieder der Organisation und alle Vertragsparteien weitergeleitet;
- b) jede nach Buchstabe a vorgeschlagene und weitergeleitete Änderung wird von der Organisation einem zuständigen Gremium zur Prüfung vorgelegt;
- c) die Vertragsparteien, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, haben ein Recht auf Teilnahme an der Arbeit des entsprechenden Gremiums;

- | | | |
|---|--|---|
| <p>(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;</p> <p>(e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;</p> <p>(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:</p> <p>(i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;</p> <p>(ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;</p> <p>(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;</p> <p>(iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject</p> | <p>d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention, présentes et votantes;</p> <p>e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) ci-dessus, les amendements sont communiqués par l'Organisation à toutes les Parties à la Convention aux fins d'acceptation;</p> <p>f) un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes:</p> <p>i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;</p> <p>ii) un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties;</p> <p>iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération;</p> <p>iv) un amendement au Protocole I de la Convention est soumis aux</p> | <p>d) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen;</p> <p>e) sind die Änderungen nach Buchstabe d beschlossen worden, so werden sie vom Generalsekretär der Organisation allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt;</p> <p>f) eine Änderung gilt unter folgenden Umständen als angenommen:</p> <p>i) Eine Änderung eines Artikels des Übereinkommens gilt als an dem Tag angenommen, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreaumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, angenommen wurde;</p> <p>ii) eine Änderung einer Anlage gilt als nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen, sofern nicht das zuständige Gremium bei der Beschlußfassung feststellt, daß die Änderung als an dem Tag angenommen gilt, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, angenommen wurde. Dennoch kann eine Vertragspartei dem Generalsekretär der Organisation jederzeit vor Inkrafttreten einer Änderung einer Anlage notifizieren, daß ihre ausdrückliche Genehmigung erforderlich ist, damit die Änderung für sie in Kraft tritt. Der Generalsekretär bringt den Vertragsparteien diese Notifikation und den Tag ihres Eingangs zur Kenntnis;</p> <p>iii) eine Änderung eines Anhangs einer Anlage gilt nach Ablauf eines von dem zuständigen Gremium über die Änderung festzusetzenden Zeitabschnitts, der mindestens zehn Monate betragen muß, als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Zeit mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation einen Einspruch übermitteln;</p> <p>iv) für eine Änderung des Protokolls I gelten dieselben Verfahren wie</p> |
|---|--|---|

to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f) (ii) or (f) (iii) above;	mêmes procédures que les amendements aux Annexes de la Convention, conformément au paragraphe f) ii) ou f) iii) ci-dessus;	für Änderungen der Anlagen nach Buchstabe f Ziffer ii oder iii;
(v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f) (i) above;	v) un amendement au Protocole II de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la Convention conformément au paragraphe f) i) ci-dessus;	v) für eine Änderung des Protokolls II gelten dieselben Verfahren wie für Änderungen eines Artikels des Übereinkommens nach Buchstabe f Ziffer i;
(g) the amendment shall enter into force under the following conditions:	g) l'entrée en vigueur de l'amendement intervient dans les conditions suivantes:	g) die Änderung tritt unter folgenden Voraussetzungen in Kraft:
(i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;	i) s'il s'agit d'un amendement à un article de la Convention, au Protocole II, ou au Protocole I ou à une Annexe de la Convention qui n'est pas accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté;	i) Im Fall einer Änderung eines Artikels des Übereinkommens, des Protokolls II oder des Protokolls I oder einer Anlage, die nicht nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen wird, tritt die nach den vorstehenden Bestimmungen angenommene Änderung sechs Monate nach dem Tag ihrer Annahme für die Vertragsparteien in Kraft, die erklärt haben, daß sie dieselbe angenommen haben;
(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f) (ii), that their express approval is necessary.	ii) s'il s'agit d'un amendement au Protocole I, à un appendice d'une Annexe ou à une Annexe de la Convention qui est accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement réputé accepté dans les conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration conformément au paragraphe f) ii), aux termes de laquelle leur approbation est nécessaire.	ii) im Fall einer Änderung des Protokolls I, eines Anhangs einer Anlage oder einer Anlage, die nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen wird, tritt die Änderung, die nach den vorstehenden Voraussetzungen als angenommen gilt, sechs Monate nach ihrer Annahme für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor diesem Tag eine Erklärung, daß sie dieselbe nicht annehmen, oder eine Erklärung nach Buchstabe f Ziffer ii, daß ihre ausdrückliche Genehmigung erforderlich ist, abgegeben haben.
(3) Amendment by a Conference:	3) Amendement par une conférence:	(3) Änderung durch eine Konferenz:
(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.	a) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner les amendements à la présente Convention;	a) Auf Antrag einer Vertragspartei, der von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien unterstützt sein muß, beruft die Organisation eine Konferenz der Vertragsparteien zur Prüfung von Änderungen ein.
(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.	b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties en vue d'obtenir leur acceptation;	b) Jede von einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossene Änderung wird vom Generalsekretär der Organisation allen Vertragsparteien zur Annahme zugeleitet.
(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2) (f) and (g) above.	c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues à cet effet au paragraphe 2, alinéas f) et g) ci-dessus.	c) Sofern die Konferenz nichts anderes beschließt, gilt die Änderung nach den diesbezüglichen Verfahren in Absatz 2 Buchstaben f und g als angenommen und in Kraft getreten.
(4)	4)	(4)
(a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the	a) Dans le cas d'un amendement à une Annexe facultative, l'expression «Par-	a) Im Fall einer Änderung einer fakultativen Anlage gilt eine Bezugnahme in

present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

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

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

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

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

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

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

Article 17

Promotion of Technical Co-operation

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

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

tie à la Convention» doit être interprétée dans le présent article comme désignant une Partie liée par ladite Annexe.

- b) Toute Partie qui a refusé d'accepter un amendement à une Annexe est traitée comme non-Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5) L'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle Annexe sont soumises aux mêmes procédures que celles qui régissent l'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement à un article de la Convention.

6) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont le contrat de construction est signé, ou, en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée à la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou postérieurement à cette date.

7) Tout amendement à un Protocole ou à une Annexe doit porter sur le fond de ce Protocole ou de cette Annexe et doit être compatible avec les dispositions des articles de la présente Convention.

8) Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chacun des amendements entre en vigueur.

9) Toute déclaration ou objection relative à un amendement communiquée en vertu du présent article doit être notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties à la Convention de cette notification et de sa date de réception.

Article 17

Promotion de la coopération technique

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue:

- a) de former du personnel scientifique et technique;
- b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés;
- c) de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires; et
- d) d'encourager la recherche;

diesem Artikel auf eine „Vertragspartei“ als Bezugnahme auf eine durch die betreffende Anlage gebundene Vertragspartei.

- b) Eine Vertragspartei, die sich geweigert hat, eine Änderung einer Anlage anzunehmen, gilt lediglich für den Zweck der Anwendung dieser Änderung als Nichtvertragspartei.

(5) Für die Beschlußfassung über eine neue Anlage und ihr Inkrafttreten gelten dieselben Verfahren wie für die Beschlußfassung über eine Änderung eines Artikels des Übereinkommens und deren Inkrafttreten.

(6) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt jede Änderung dieses Übereinkommens aufgrund dieses Artikels, die sich auf die Bauausführung eines Schiffes bezieht, nur für Schiffe, für die der Bauauftrag an oder nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderung erteilt worden ist oder, wenn kein Bauauftrag vorhanden ist, deren Kiel an oder nach diesem Tag gelegt worden ist.

(7) Jede Änderung eines Protokolls oder einer Anlage muß sich auf den Inhalt jenes Protokolls oder jener Anlage beziehen und den Artikeln dieses Übereinkommens entsprechen.

(8) Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet alle Vertragsparteien von allen Änderungen, die nach diesem Artikel in Kraft treten, sowie von dem Tag, an dem jede Änderung in Kraft tritt.

(9) Jede Erklärung der Annahme oder des Einspruchs gegen eine Änderung aufgrund dieses Artikels wird dem Generalsekretär der Organisation schriftlich notifiziert. Dieser bringt den Vertragsparteien diese Notifikation und den Tag ihres Eingangs zur Kenntnis.

Artikel 17

Förderung der technischen Zusammenarbeit

Die Vertragsparteien fördern in Konsultation mit der Organisation und sonstigen internationalen Gremien unter Mitwirkung des Exekutivdirektors des Umweltprogramms der Vereinten Nationen und in Koordination mit ihm die Unterstützung derjenigen Vertragsparteien, die um die technische Hilfe ersuchen

- a) für die Ausbildung wissenschaftlichen und technischen Personals;
- b) für die Lieferung der erforderlichen Auffang- und Überwachungs-ausrüstung und -anlagen;
- c) für die Erleichterung sonstiger Maßnahmen und Vorkehrungen zur Verhütung oder Verringerung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe sowie
- d) für die Förderung der Forschung,

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

Article 18

Denunciation

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

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

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

Article 19

Deposit and Registration

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

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

Article 20

Languages

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

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at London this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention.

Article 18

Dénunciation

1) La présente Convention ou toute Annexe facultative peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à la Convention à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention ou une telle Annexe entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

Article 19

Dépôt et enregistrement

1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ainsi qu'à tous les Etats qui y adhèrent.

2) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 20

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Londres ce deux novembre mil neuf cent soixante-treize.

vorzugsweise innerhalb der betreffenden Länder, wodurch den Zielen und Zwecken dieses Übereinkommens gedient wird.

Artikel 18

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen oder jede fakultative Anlage kann von jeder Vertragspartei jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens oder der betreffenden Anlage für die betreffende Vertragspartei gekündigt werden.

(2) Die Kündigung erfolgt durch eine schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Organisation, der alle anderen Vertragsparteien von jeder eingegangenen Notifikation und vom Tag ihres Eingangs sowie vom Tag des Wirksamwerdens der Kündigung unterrichtet.

(3) Eine Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Kündigungsnotifikation beim Generalsekretär der Organisation oder nach Ablauf eines gegebenenfalls in der Notifikation bezeichneten längeren Zeitabschnitts wirksam.

Artikel 19

Hinterlegung und Registrierung

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär der Organisation hinterlegt; dieser übermittelt allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

(2) Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, wird sein Wortlaut vom Generalsekretär der Organisation dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen übermittelt.

Artikel 20

Sprachen

Dieses Übereinkommen wird in einer Urschrift in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen in arabischer, deutscher, italienischer und japanischer Sprache werden angefertigt und zusammen mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 2. November 1973.

Protokoll I
Bestimmungen über Meldungen von Ereignissen
in Verbindung mit Schadstoffen
(nach Artikel 8 des Übereinkommens)

Protocol I
Provisions Concerning Reports on Incidents
Involving Harmful Substances
(in accordance with Article 8 of the Convention)

Protocole I
Dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements
entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles
(en application de l'article 8 de la Convention)

Article I
Duty to Report

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

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

Article II
Methods of Reporting

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

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

Article III
When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

(a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or

Article premier
Obligation d'établir un rapport

1) Le capitaine d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'article III du présent Protocole, ou toute autre personne ayant charge du navire, fait rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, conformément aux dispositions du présent Protocole, avec tous les détails possibles.

2) En cas d'abandon du navire mentionné au paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affrètement, l'exploitant ou l'administrateur du navire, ou leurs agents, doivent, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes des dispositions du présent Protocole.

Article II
Procédure applicable
à l'envoi de rapports

1) Chaque rapport est transmis par radio chaque fois que cela est possible, mais en tout cas par les voies les plus rapides dont on dispose au moment de l'événement. Il est attribué aux rapports transmis par radio le plus haut degré de priorité possible.

2) Les rapports sont adressés au fonctionnaire ou à l'organisme compétent spécifié au paragraphe 2, alinéa a) de l'article 8 de la Convention.

Article III
Date d'envoi des rapports

Un rapport est établi chaque fois qu'un événement entraîne:

a) un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention; ou

Artikel I
Meldepflicht

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das in ein in Artikel III bezeichnetes Ereignis verwickelt ist, oder die sonstige für das Schiff verantwortliche Person hat die Einzelheiten eines solchen Ereignisses unverzüglich und so ausführlich wie möglich nach Maßgabe dieses Protokolls zu melden.

(2) Falls das in Absatz 1 bezeichnete Schiff aufgegeben wird oder falls eine Meldung von einem solchen Schiff unvollständig oder nicht erhältlich ist, haben der Eigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffes oder ihre Beauftragten soweit wie möglich die dem Kapitän nach diesem Protokoll obliegenden Pflichten zu übernehmen.

Artikel II
Meldevorgang

(1) Jede Meldung hat nach Möglichkeit über Funk zu erfolgen, auf jeden Fall jedoch auf dem schnellsten Weg, der zur Zeit der Meldung zur Verfügung steht. Funkmeldungen haben größten Vorrang.

(2) Die Meldungen sind an die zuständige Person oder Stelle nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens zu richten.

Artikel III
Zu meldende Fälle

Eine Meldung ist zu machen, sobald ein Ereignis folgendes betrifft:

a) ein Einleiten, das nicht aufgrund dieses Übereinkommens gestattet ist;

- | | | |
|---|---|---|
| <p>(b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:</p> <p>(i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or</p> <p>(ii) it results from damage to the ship or its equipment; or</p> <p>(c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or</p> <p>(d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.</p> | <p>b) un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait:</p> <p>i) qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer; ou</p> <p>ii) qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement; ou</p> <p>c) un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution; ou</p> <p>d) une probabilité de rejets visés aux alinéas a), b) ou c) du présent article.</p> | <p>b) ein Einleiten, das aufgrund dieses Übereinkommens deswegen gestattet ist,</p> <p>i) weil es aus Gründen der Schiffsicherheit oder zum Schutz von Menschenleben auf See erfolgt oder</p> <p>ii) weil es sich aus einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung ergibt;</p> <p>c) ein Einleiten eines Schadstoffs zur Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses oder zur rechtmäßigen wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Bekämpfung oder Überwachung der Verschmutzung oder</p> <p>d) die Wahrscheinlichkeit eines Einleitens nach Buchstabe a, b oder c.</p> |
|---|---|---|

Article IV

Contents of Report

- (1) Each report shall contain in general:
- (a) the identity of the ship;
 - (b) the time and date of the occurrence of the incident;
 - (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;
 - (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
- (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.

(3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

Article IV

Nature du rapport

- 1) Chaque rapport donne en règle générale:
- a) l'identité du navire;
 - b) l'heure et la date de l'événement;
 - c) la position géographique du navire au moment de l'événement;
 - d) l'état du vent et de la mer au moment de l'événement; et
 - e) les détails pertinents sur l'état du navire.
- 2) Chaque rapport donne, en particulier:
- a) des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris, si possible, leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte);
 - b) la quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances nuisibles rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer;
 - c) le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification; et
 - d) si possible, le nom de l'expéditeur, du destinataire ou du fabricant.

3) Chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, une substance nocive à l'état solide ou une substance nocive à l'état gazeux et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.

Artikel IV

Inhalt der Meldung

- (1) Jede Meldung muß grundsätzlich enthalten
- a) die genaue Bezeichnung des Schiffes;
 - b) Uhrzeit und Tag des Ereignisses;
 - c) geographische Position des Schiffes zur Zeit des Ereignisses;
 - d) Wind- und Seeverhältnisse zur Zeit des Ereignisses und
 - e) sachdienliche Einzelheiten über den Zustand des Schiffes.
- (2) Jede Meldung muß im einzelnen enthalten
- a) eine eindeutige Bezeichnung oder Beschreibung der betreffenden Schadstoffe, nach Möglichkeit einschließlich der richtigen technischen Bezeichnungen dieser Stoffe (Handelsnamen sollen nicht anstelle der richtigen technischen Bezeichnung verwendet werden);
 - b) eine genaue oder geschätzte Angabe der Menge, der Konzentration und des wahrscheinlichen Zustands der Schadstoffe, die in das Meer eingeleitet worden sind oder wahrscheinlich eingeleitet werden;
 - c) gegebenenfalls eine Beschreibung der Verpackung und der Markierung und
 - d) nach Möglichkeit den Namen des Absenders, Empfängers oder Herstellers.

(3) In jeder Meldung ist deutlich anzugeben, ob es sich bei dem Schadstoff, der eingeleitet worden ist oder wahrscheinlich eingeleitet wird, um Öl, einen schädlichen flüssigen Stoff, einen schädlichen festen Stoff oder einen schädlichen gasförmigen Stoff handelt und ob dieser Stoff als Massengut oder in verpackter Form, Containern, ortsbeweglichen Tanks, Straßentankfahrzeugen oder Eisenbahnkesselwagen befördert wurde oder wird.

(4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

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

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

4) Chaque rapport doit être complété, s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

Article V

Rapport complémentaire

Toute personne qui se trouve dans l'obligation d'envoyer un rapport en vertu des dispositions du présent Protocole doit, dans la mesure du possible:

- a) compléter le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation; et
- b) accéder dans toute la mesure du possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats touchés par l'événement.

(4) Jede Meldung ist nach Bedarf durch alle sonstigen einschlägigen Informationen zu ergänzen, die ein Empfänger der Meldung verlangt oder die der Absender der Meldung für zweckdienlich hält.

Artikel V

Zusätzliche Meldung

Jeder, der nach diesem Protokoll verpflichtet ist, eine Meldung zu machen, hat nach Möglichkeit

- a) die ursprüngliche Meldung nach Bedarf durch Informationen über weitere Entwicklungen zu ergänzen und
- b) den Ersuchen betroffener Staaten um zusätzliche Informationen über das Ereignis so vollständig wie möglich zu entsprechen.

Protokoll II
Schiedsverfahren
(nach Artikel 10 des Übereinkommens)

Protocol II
Arbitration
(in accordance with Article 10 of the Convention)

Protocole II
Arbitrage
(en application de l'article 10 de la Convention)

Article I

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

Article premier

A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent Protocole.

Artikel I

Sofern die Streitparteien nichts anderes beschließen, wird das Schiedsverfahren nach Maßgabe dieses Protokolls durchgeführt.

Article II

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

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

Article II

1) Il est constitué un tribunal arbitral sur requête adressée par une Partie à la Convention à une autre Partie en application de l'article 10 de la présente Convention. La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2) La Partie requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation du fait qu'elle a demandé la constitution d'un tribunal, du nom des Parties au différend ainsi que des articles de la Convention ou règles dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties.

Artikel II

(1) Ein Schiedsgericht wird aufgrund eines von einer Vertragspartei an eine andere Vertragspartei gerichteten Antrags nach Artikel 10 des Übereinkommens errichtet. Der Antrag auf ein Schiedsverfahren hat aus einer Darstellung des Sachverhalts sowie etwaigen Unterlagen zu bestehen.

(2) Die antragstellende Vertragspartei unterrichtet den Generalsekretär der Organisation davon, daß sie die Errichtung eines Gerichts beantragt hat, von den Namen der Streitparteien und den Artikeln des Übereinkommens oder den Regeln, bezüglich deren Auslegung oder Anwendung ihres Erachtens Meinungsverschiedenheiten bestehen. Der Generalsekretär leitet diese Informationen an alle Vertragsparteien weiter.

Article III

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

Article III

Le tribunal est composé de trois membres: un arbitre nommé par chaque Partie au différend et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

Artikel III

Das Gericht besteht aus folgenden drei Mitgliedern: einem von jeder Streitpartei ernannten Schiedsrichter und einem dritten einvernehmlich von den beiden erstgenannten Schiedsrichtern ernannten Schiedsrichter als Obmann.

Article IV

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

Article IV

1) Si au terme d'un délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de soixante jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance par le Conseil de l'Organisation.

Artikel IV

(1) Ist nach Ablauf von sechzig Tagen nach Ernennung des zweiten Schiedsrichters der Obmann nicht ernannt worden, so nimmt der Generalsekretär der Organisation auf Ersuchen einer Partei binnen weiterer sechzig Tage diese Ernennung vor, indem er ihn aus einer zuvor vom Rat der Organisation aufgestellten Liste hierzu befähigter Personen auswählt.

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

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

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

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

Article V

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

Article VI

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

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to

2) Si, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du président du tribunal dans un délai de soixante jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3) Le président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4) Le président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de la nationalité d'une des Parties, sauf si l'autre Partie y consent.

5) En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplaçant dans un délai de soixante jours à compter du décès ou de défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article III ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les soixante jours du décès ou de défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article V

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article VI

Chaque Partie prend à sa charge la rémunération de son arbitre et les frais connexes ainsi que les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération du président du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînées par l'arbitrage sont partagés également entre les Parties. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et en fournit un décompte final.

Article VII

Toute Partie à la Convention dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure, se

(2) Hat eine Partei nicht binnen sechzig Tagen nach Eingang des Ersuchens dasjenige Mitglied des Gerichts ernannt, für dessen Bestimmung sie verantwortlich ist, so kann die andere Partei unmittelbar den Generalsekretär der Organisation unterrichten; dieser ernennt binnen sechzig Tagen den Obmann, indem er ihn aus der in Absatz 1 vorgeschriebenen Liste auswählt.

(3) Der Obmann ersucht nach seiner Ernennung die Partei, die noch keinen Schiedsrichter gestellt hat, dies in derselben Weise und unter denselben Bedingungen zu tun. Nimmt die Partei die erforderliche Ernennung nicht vor, so ersucht der Obmann den Generalsekretär der Organisation, die Ernennung in der in Absatz 2 vorgeschriebenen Form und unter den dort vorgesehenen Bedingungen vorzunehmen.

(4) Der Obmann darf, wenn er nach diesem Artikel ernannt wird, nicht Staatsangehöriger einer der beteiligten Parteien sein oder gewesen sein, es sei denn mit Zustimmung der anderen Partei.

(5) Im Fall des Todes oder des Nichterscheinens eines Schiedsrichters, für dessen Ernennung eine der Parteien verantwortlich ist, ernennt diese Partei binnen sechzig Tagen nach dem Tod oder Nichterscheinen einen Nachfolger. Nimmt die Partei die Ernennung nicht vor, so wird das Schiedsverfahren von den verbleibenden Schiedsrichtern durchgeführt. Im Fall des Todes oder Nichterscheinens des Obmanns wird nach Artikel III ein Nachfolger ernannt; kommt binnen sechzig Tagen nach dem Tod oder Nichterscheinen eine Einigung zwischen den Mitgliedern des Gerichts nicht zustande, so erfolgt die Ernennung nach dem vorliegenden Artikel.

Artikel V

Das Gericht kann über Widerklagen, die unmittelbar aus dem Gegenstand der Streitigkeit entstehen, verhandeln und entscheiden.

Artikel VI

Jede Partei übernimmt die Vergütung ihres Schiedsrichters und die damit verbundenen Kosten sowie die durch die Vorbereitung ihres Falles entstehenden Kosten. Die Vergütung des Obmanns sowie alle durch das Schiedsverfahren entstehenden allgemeinen Kosten werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen. Das Gericht führt über alle seine Ausgaben Buch und legt eine Schlußabrechnung vor.

Artikel VII

Jede Vertragspartei, die ein rechtliches Interesse hat und durch die Entscheidung in der Sache getroffen sein könnte, kann dem Schiedsverfahren durch eine schrift-

the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

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

Article IX

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

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

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

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

Article X

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

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

joindre à la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal.

Article VIII

Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent Protocole établit ses propres règles de procédure.

Article IX

1) Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur tout différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les Parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

2) Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
- b) donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins ou des experts et d'examiner les lieux.

3) L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article X

1) Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il décide, en cas de nécessité, de proroger ce délai, le délai supplémentaire étant de trois mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2) Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation ou l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

liche Anzeige an die Parteien, die das Verfahren ursprünglich eingeleitet haben, beitreten, wenn das Gericht diesem Beitritt zustimmt.

Artikel VIII

Jedes nach diesem Protokoll errichtete Schiedsgericht gibt sich eine Verfahrensordnung.

Artikel IX

(1) Entscheidungen des Gerichts, die sein Verfahren und seinen Tagungsort oder eine ihm vorgelegte Frage betreffen, bedürfen der Stimmenmehrheit der Mitglieder; die Abwesenheit oder Stimmenthaltung eines Mitglieds des Gerichts, für dessen Ernennung die Parteien verantwortlich waren, stellt kein Hindernis für Entscheidungen des Gerichts dar. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Obmanns den Ausschlag.

(2) Die Parteien erleichtern die Arbeit des Gerichts und werden insbesondere nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften und unter Einsatz aller verfügbaren Mittel

- a) dem Gericht die erforderlichen Unterlagen und Auskünfte liefern;
- b) dem Gericht die Möglichkeit geben, ihr Hoheitsgebiet zu betreten, Zeugen oder Sachverständige zu hören und Ortsbesichtigungen vorzunehmen.

(3) Die Abwesenheit oder das Nichterscheinen einer Partei stellt kein Verfahrenshindernis dar.

Artikel X

(1) Das Gericht fällt seinen Spruch binnen fünf Monaten nach seiner Errichtung, sofern es nicht, wenn dies notwendig ist, beschließt, die Frist um einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens drei Monaten zu verlängern. Dem Spruch des Schiedsgerichts ist eine Begründung beizugeben. Der Spruch ist rechtsgültig und kann nicht angefochten werden; er wird dem Generalsekretär der Organisation übermittelt. Die Parteien führen den Spruch sofort aus.

(2) Jede Streitigkeit zwischen den Parteien über die Auslegung oder Vollstreckung des Schiedsspruchs kann von jeder Partei dem Gericht, das den Spruch gefällt hat, oder, wenn es nicht zur Verfügung steht, einem anderen auf dieselbe Weise wie das ursprüngliche Gericht für diesen Zweck errichteten Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden.

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

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

Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires

(Übersetzung)

The Parties to the present Protocol,	Les Parties au présent Protocole,	Die Vertragsparteien dieses Protokolls –
recognizing the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,	reconnaissant que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires,	in Erkenntnis des wichtigen Beitrags, den das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zum Schutz der Meeresumwelt vor einer solchen Verschmutzung leisten kann,
recognizing also the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,	reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment par les pétroliers, ainsi que la lutte contre cette pollution,	sowie in Erkenntnis der Notwendigkeit, die Verhütung und Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, insbesondere Öltankschiffe, weiter zu verbessern,
recognizing further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,	reconnaissant en outre la nécessité de mettre en œuvre les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui figurent à l'Annexe I de cette convention aussi rapidement et de manière aussi étendue que possible,	in Erkenntnis der weiteren Notwendigkeit, die in Anlage I jenes Übereinkommens enthaltenen Regeln zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl so bald und so umfassend wie möglich durchzuführen,
acknowledging however the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,	considérant toutefois qu'il est nécessaire d'ajourner l'application de l'Annexe II de cette convention jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre technique auront été résolus de façon satisfaisante,	jedoch in Anbetracht der Notwendigkeit, die Anwendung der Anlage II jenes Übereinkommens aufzuschieben, bis bestimmte technische Probleme zufriedenstellend gelöst worden sind,
considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,	estimant que le meilleur moyen de réaliser ces objectifs est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,	in der Erwägung, daß diese Ziele am besten durch den Abschluß eines Protokolls zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe erreicht werden –
have agreed as follows:	sont convenues de ce qui suit:	sind wie folgt übereingekommen:

Article I
General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

- (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
- (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

Article premier
Obligations générales

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

- a) du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole; et
- b) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «la Convention»), sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

Artikel I
Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Vertragsparteien dieses Protokolls verpflichten sich, folgenden Bestimmungen Wirksamkeit zu verleihen:

- a) diesem Protokoll und seiner Anlage, die Bestandteil des Protokolls ist;
- b) dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) mit den in diesem Protokoll enthaltenen Änderungen und Ergänzungen.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14 (1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

Article III

Communication of Information

The text of Article 11 (1) (b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May

2. La Convention et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article II

Mise en œuvre de l'Annexe II de la Convention

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) de l'article 14 de la Convention, les Parties au présent Protocole conviennent qu'elles ne seront pas liées par les dispositions de l'Annexe II de la Convention pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pendant une période plus longue qui serait décidée à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la protection du milieu marin (ci-après dénommé «le Comité») de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation»).

2. Au cours de la période stipulée au paragraphe 1 du présent article, les Parties au présent Protocole ne sont ni astreintes ni habilitées à se prévaloir de privilèges au titre de la Convention en ce qui concerne des questions liées à l'Annexe II de la Convention et toute référence faite aux Parties dans la Convention n'inclut pas les Parties au présent Protocole lorsqu'il s'agit de questions visées par ladite annexe.

Article III

Communication de renseignements

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 11 de la Convention par le suivant:

b) la liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour leur compte dans l'application des mesures concernant la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Autorité doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 31 mai 1979 et reste

(2) Das Übereinkommen und dieses Protokoll werden als ein einziges Übereinkommen angesehen und ausgelegt.

(3) Jede Bezugnahme auf dieses Protokoll stellt gleichzeitig eine Bezugnahme auf seine Anlage dar.

Artikel II

Durchführung der Anlage II des Übereinkommens

(1) Ungeachtet des Artikels 14 Absatz 1 des Übereinkommens kommen die Vertragsparteien dieses Protokolls überein, daß sie drei Jahre lang vom Inkrafttreten des Protokolls an oder während eines von einer Zweidrittelmehrheit der Vertragsparteien des Protokolls im Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (im folgenden als „Ausschuß“ bezeichnet) der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als „Organisation“ bezeichnet) beschlossenen längeren Zeitabschnitts nicht durch Anlage II des Übereinkommens gebunden sind.

(2) Während des in Absatz 1 festgesetzten Zeitabschnitts gehen die Vertragsparteien dieses Protokolls keine Verpflichtung ein und haben sie keinen Anspruch auf Vorrechte aus dem Übereinkommen in bezug auf mit Anlage II des Übereinkommens zusammenhängende Angelegenheiten; Bezugnahmen auf die Vertragsparteien in dem Übereinkommen schließen nicht die Vertragsparteien des Protokolls ein, soweit Angelegenheiten im Zusammenhang mit jener Anlage betroffen sind.

Artikel III

Übermittlung von Informationen

Der Wortlaut des Artikels 11 Absatz 1 Buchstabe b des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„ein Verzeichnis ernannter Besichtiger oder anerkannter Stellen, die ermächtigt sind, bei der Verwaltung von Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Entwurf, dem Bau, dem Betrieb und der Ausrüstung von Schiffen, die Schadstoffe gemäß den Regeln befördern, in ihrem Namen tätig zu werden, zur Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung ihrer Bediensteten. Die Verwaltung teilt deshalb der Organisation die einzelnen Verantwortlichkeiten und Bedingungen der den ernannten Besichtigern oder anerkannten Stellen übertragenen Befugnis mit.“

Artikel IV

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Protokoll liegt vom 1. Juni 1978 bis zum 31. Mai 1979 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und da-

1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

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

(c) accession.

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

Article V

Entry into Force

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

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

Article VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

ensuite ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI

Amendements

Les procédures définies à l'article 16 de la Convention pour les amendements aux articles, à une Annexe et à un appendice à une Annexe de la Convention s'appliquent respectivement aux amendements aux articles, à l'Annexe et à un appendice à l'Annexe du présent Protocole.

Article VII

Dénunciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

nach zum Beitritt auf. Staaten können Vertragsparteien des Protokolls werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär der Organisation.

Artikel V

Inkrafttreten

(1) Dieses Protokoll tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens fünfzehn Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, nach Artikel IV des Protokolls Vertragsparteien geworden sind.

(2) Jede nach dem Inkrafttreten dieses Protokolls hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird drei Monate nach dem Tag ihrer Hinterlegung wirksam.

(3) Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Protokolls gemäß Artikel 16 des Übereinkommens als angenommen gilt, findet jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde auf das Protokoll in seiner geänderten Fassung Anwendung.

Artikel VI

Änderungen

Die in Artikel 16 des Übereinkommens für Änderungen der Artikel, einer Anlage und eines Anhangs zu einer Anlage des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren gelten sinngemäß für Änderungen der Artikel, der Anlage und eines Anhangs zur Anlage dieses Protokolls.

Artikel VII

Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Protokoll nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Kündigungsurkunde beim Generalsekretär der Organisation.

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

Article VIII Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX Languages

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

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

Done at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Article VIII Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Dépositaire»).

2. Le Dépositaire:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de toute décision prise en application du paragraphe 1 de l'article II du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

(3) Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Tag, an dem die Notifikation dem Generalsekretär der Organisation zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren in der Notifikation bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Artikel VIII Verwahrer

(1) Dieses Protokoll wird beim Generalsekretär der Organisation (im folgenden als „Verwahrer“ bezeichnet) hinterlegt.

(2) Der Verwahrer

a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

i) von jeder neuen Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;

ii) vom Tag des Inkrafttretens des Protokolls;

iii) von der Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zu dem Protokoll unter Angabe des Zeitpunkts, in dem sie einging, und des Zeitpunkts, in dem die Kündigung wirksam wird;

iv) von jedem nach Artikel II Absatz 1 des Protokolls gefaßten Beschluß;

b) übermittelt allen Staaten, die das Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

(3) Sobald dieses Protokoll in Kraft tritt, übermittelt der Verwahrer dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Artikel IX Sprachen

Dieses Protokoll ist in einer Urschrift in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen in arabischer, deutscher, italienischer und japanischer Sprache werden angefertigt und zusammen mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu London am 17. Februar 1978.

**Denkschrift
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen**

A. Allgemeines

Das am 2. November 1973 in London geschlossene Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe – geändert und ergänzt durch das am 17. Februar 1978 abgeschlossene Protokoll – verpflichtet die Vertragsstaaten zu gemeinsamen Bemühungen im Kampf gegen die durch Tankerunfälle und normalen Schiffsbetrieb verursachte Verschmutzung der Meeresumwelt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat das 73er Übereinkommen am 4. März 1974 und das 78er Protokoll am 16. November 1978 unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet.

Mit seinem Inkrafttreten wird dieses Übereinkommen, das mit dem Protokoll eine Einheit bildet, das 1954 abgeschlossene Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl in seiner geänderten Fassung (Übereinkommen von 1954 – BGBl. 1956 II S. 379 –, Änderungen vom 11. April 1962 – BGBl. 1964 II S. 749 –, vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971 – BGBl. 1978 II S. 1493 und 1515) ersetzen.

Es enthält Verbote und präventive Maßnahmen gegen Ölverschmutzungen (Anlage I) und regelt die Verhütung der Verschmutzung durch andere schädliche Stoffe, die als Massengut in Tankschiffen (Anlage II) oder in verpackter Form bzw. in beweglichen Behältnissen mit Schiffen (Anlage III) befördert werden, sowie die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser (Anlage IV) und Schiffsmüll (Anlage V).

Auf der vor dem Hintergrund einer Reihe von Tankerunfällen der Jahre 1976/1977 stattgefundenen Internationalen Konferenz über Tankersicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung in London entstand das Protokoll 1978 zu dem Übereinkommen von 1973. Das 73er Übereinkommen war bis dahin von keinem der Zeichnerstaaten mit wesentlichen Schiffsinteressen ratifiziert worden; beigetreten waren nur die drei Entwicklungsländer Kenia, Tunesien und Jordanien. Ziel der Konferenz von 1978 war es, die aufgetretenen Schwierigkeiten der Anwendung einzelner Vorschriften des Übereinkommens zu lösen und die technische Entwicklung mit zu berücksichtigen.

So wird durch das Protokoll zum einen die Durchführung der in Anlage II zu dem Übereinkommen von 1973 aufgeführten Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte flüssige Schadstoffe für zunächst drei Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens aufgeschoben. Da die technischen Bedingungen (insbesondere die für Tankwaschen und Einleiten der dabei entstehenden Gemische) für die Anwendung der in Anlage II aufgeführten Regeln bisher noch nicht zufriedenstellend entwickelt waren, das baldige Inkrafttreten der anderen Anlagen, insbesondere der Anlage I, jedoch angesichts der letzten Tankerunfälle als dringend erachtet wurde, wurde die Anwendung der Anlage II zunächst zurückgestellt.

Zum anderen wurden die Regeln der Anlage I über Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl den weiterentwickelten technischen Möglichkeiten angepaßt und die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch verschärfte Regeln über die Besichtigung der Tankschiffe und Erteilung von Zeugnissen verbessert.

Das Übereinkommen von 1973 in der Fassung des Protokolls von 1978 ist bisher von 10 Staaten mit einem Anteil von ca. 38 % der Welthandelstonnage ratifiziert worden. Es tritt 12 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 15 Staaten mit mindestens insgesamt 50 % der Welthandelstonnage Vertragsparteien geworden sind (Artikel 15 des Übereinkommens. Artikel V des Protokolls).

Die Bundesregierung hat sich auf einer Internationalen Konferenz in Paris über die Sicherheit im Seeverkehr im Dezember 1980 verpflichtet, bis Mitte dieses Jahres das für die Ratifikation erforderliche Gesetzgebungsverfahren einzuleiten.

B. Besonderes

I. Übereinkommen

Zu Artikel 1:

Artikel 1 Abs. 1 enthält die Verpflichtung der Vertragsstaaten, das Übereinkommen und seine Anlagen in innerstaatliches Recht umzusetzen und dieses Recht anzuwenden. Absatz 2 stellt klar, daß das Übereinkommen, seine Anlagen und Protokolle grundsätzlich – soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist (vgl. hierzu Artikel 14 über die fakultativen Anlagen) – eine Einheit bilden.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 enthält verschiedene Begriffsbestimmungen.

Der Ausdruck „Schadstoff“ bezeichnet die Stoffe, die, wenn sie ins Meer gelangen, die menschliche Gesundheit gefährden, die Lebewesen im Meer schädigen, die Umwelt beeinträchtigen oder die Meeresnutzung behindern können. „Schadstoffe“ sind in jedem Fall die Substanzen, die in den dem Übereinkommen beigefügten Listen ausdrücklich aufgeführt sind.

Die Begriffsbestimmung für „Einleiten“ stellt u. a. klar, daß das Einbringen im Sinne des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Einleiten von Stoffen, die zum Zwecke der Abfallbeseitigung im Meer an Bord genommen wurden) von diesem Übereinkommen nicht erfaßt wird, so daß sich insoweit keine Überschneidung der Übereinkommen ergibt.

Ebensowenig fallen das Freisetzen von Schadstoffen, das durch die Erforschung, Ausbeutung oder Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresbodens erfolgt, und das Freisetzen von Schadstoffen für Forschungszwecke auf dem Gebiet der Verhütung der Meeresverschmutzung unter das Übereinkommen.

Zu Artikel 3:

Artikel 3 regelt den sachlichen Anwendungsbereich.

Das Übereinkommen gilt für Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen oder die, soweit eine Flaggenführungspflicht nicht besteht, der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei zugerechnet werden (wie fest installierte Plattformen).

Es gilt nicht für Kriegs-, Flottenhilfsschiffe oder andere staatliche Schiffe, die nicht Handelszwecken dienen. Die Vertragsstaaten sollen aber durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, daß auch diese Schiffe den Anforderungen dieses Übereinkommens – soweit wie möglich – entsprechen.

Zu Artikel 4:

Nach Artikel 4 sind Verstöße gegen das Übereinkommen unter Strafe zu stellen. Dabei ist der Ausdruck „Strafe“ nicht im Sinne des deutschen Rechts einengend als Kriminalstrafe aufzufassen. Für Verstöße gegen Bau- und Ausrüstungsvorschriften können durchaus Bußgelder festgelegt werden, wie es das Zustimmungsgesetz in Artikel 2 Nr. 2 vorsieht. Das „Strafmaß“ soll allerdings eine abschreckende Wirkung erzielen; es hat unabhängig von dem Ort, an dem ein Verstoß begangen wird, gleich hoch zu sein.

Für die Verfolgung von Verstößen ist entweder der Staat zuständig, dessen Flagge das Schiff führt, oder der, in dessen Hoheitsbereich die Tat begangen wird. Für die Verfolgung durch den Flaggenstaat hat der Staat, in dessen Hoheitsbereich die Tat begangen ist, dem anderen bei der Ermittlung durch Vorlage von Informations- und Beweismaterial behilflich zu sein.

Zu Artikel 5:

Nach Artikel 5 sind von einem Vertragsstaat nach den Regeln der Anlagen für ein Schiff ausgestellte Zeugnisse von den anderen Vertragsstaaten anzuerkennen. Befindet sich ein nach dem Übereinkommen zeugnispflichtiges Schiff in einem Hafen bzw. an einem Umschlagplatz im Hoheitsbereich einer Vertragspartei, so ist diese berechtigt festzustellen, ob das Schiff ein gültiges Zeugnis mit sich führt.

Fehlt ein solches Zeugnis an Bord oder weicht der Zustand des Schiffes wesentlich von den Angaben im Zeugnis ab, so hat der betreffende Staat geeignete Maßnahmen wie Auslaufverbot oder Auflagen zu treffen, um eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt zu vermeiden. Über solche Maßnahmen ist der Konsul oder die sonst zuständige Stelle des Flaggenstaates zu unterrichten.

Schiffe aus Nichtvertragsstaaten sind (u. a. auch aus Wettbewerbsgründen) entsprechend zu behandeln.

Zu Artikel 6:

Artikel 6 enthält die Verpflichtung der Vertragsstaaten, bei der Aufdeckung von Verstößen und der Durchführung des Übereinkommens eng zusammenzuarbeiten.

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, die in Häfen bzw. an Umschlagplätzen in seinem Hoheitsbereich befindlichen Schiffe zu überprüfen um festzustellen, ob sie entgegen dem Übereinkommen Schadstoffe ins Meer eingeleitet haben.

Beweise für einen solchen Verstoß sind dem für ein solches Schiff zuständigen Staat mitzuteilen.

Dieser hat den Fall zu untersuchen und ggf. ein Verfahren einzuleiten.

Zu Artikel 7:

Wird ein Schiff in Anwendung der Artikel 4, 5 oder 6 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so ist der betreffende Staat nach Artikel 7 schadensersatzpflichtig.

Zu Artikel 8:

Der Austritt von Schadstoffen in das Meer sowie Schiffsunfälle oder Störfälle an Bord, nach denen mit einer Meeresverschmutzung gerechnet werden muß, sind unverzüglich nach den Vorschriften des Protokolls I zum Übereinkommen zu melden.

Das in Protokoll I aufgeführte Meldesystem soll die schnelle und umfassende Unterrichtung der zuständigen Behörden gewährleisten.

Grundsätzlich besteht die Meldepflicht für den Kapitän oder seinen Vertreter. Kann dieser seiner Pflicht nicht oder nicht mehr nachkommen, so geht die Meldepflicht auf den Eigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster bzw. ihre Beauftragten über (Artikel I des Protokolls). Weiter bestimmt das Protokoll das Verfahren (Artikel II), die zu meldenden Fälle (Artikel III) und den genauen Inhalt der Meldungen (Artikel IV und V).

Sobald eine Vertragspartei eine Meldung erhält, hat sie diese unverzüglich jedem betroffenen Staat und – soweit zweckdienlich – auch anderen in Betracht kommenden Staaten sowie der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO) mitzuteilen.

Zu Artikel 9:

Mit seinem Inkrafttreten ersetzt das Übereinkommen das Internationale Übereinkommen von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, allerdings nur im Verhältnis der Vertragsstaaten des 73er/78er Übereinkommens zueinander.

Zu Artikel 10:

Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten werden auf Antrag einer Partei einem Schiedsverfahren unterworfen.

Die Einzelheiten des Schiedsverfahrens, wie die Errichtung des Schiedsgerichts, die Verteilung entstandener Kosten etc., regelt das Protokoll II zum Übereinkommen.

Zu Artikel 11:

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, der IMCO u. a. zuzuleiten:

- die vom jeweiligen Vertragsstaat zu dem Übereinkommen erlassenen nationalen Vorschriften,
- ein Muster der aufgrund des Übereinkommens erteilten Zeugnisse,
- eine Jahresstatistik über die für Verstöße gegen das Übereinkommen verhängten Strafen.

Die IMCO leitet die Mitteilungen an alle Vertragsstaaten weiter.

Zu Artikel 12:

Die Vertragsparteien haben Schiffsunfälle mit Folgen für die Meeresumwelt zu untersuchen und – soweit zweckdienlich – der IMCO Untersuchungsergebnisse mitzuteilen. Solche Untersuchungen regelt in der Bundesrepublik Deutschland das Seeunfalluntersuchungsgesetz.

Zu Artikel 13:

Durch Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Genehmigung des Übereinkommens oder durch Beitritt kann ein Staat Vertragspartei werden.

Zu Artikel 14:

Nach Artikel 14 hat jeder Staat die Möglichkeit, die Anwendung der Anlagen III, IV und V (fakultative Anlagen) und nur diese durch entsprechende Erklärung bei der Ratifikation für sich auszuschließen. Er kann diese aber später jederzeit durch Hinterlegung einer Urkunde annehmen. Eine Ausschlussklärung ist von Seiten der Bundesregierung nicht vorgesehen, weil die Anwendung der Anlagen III bis V einerseits für Häfen und Schifffahrt nur eine geringe Belastung nach sich zieht und andererseits den Erholungswert der Küste und Strände wirkungsvoll verbessert. Um etwaige Wettbewerbsnachteile auszuschließen, bemüht sich die Bundesregierung um eine EG-einheitliche Regelung. Außerdem liegt es im Interesse der Bundesrepublik Deutschland als Anrainer der Ost- und Nordsee, daß für die Nordsee möglichst bald Regeln angewendet werden, die den für die Ostsee auf Grund des Helsinki-Übereinkommens von 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets bereits geltenden Bestimmungen entsprechen.

Zu Artikel 15:

Nach Artikel 15 tritt das Übereinkommen international zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens fünfzehn Staaten, deren Handelsflotten mindestens 50 % der Welthandelstonnage ausmachen, Vertragsparteien geworden sind.

Das Inkrafttreten ist mit dem Inkrafttreten des Änderungsprotokolls von 1978 verbunden (siehe Artikel I und V des genannten Protokolls).

Zu Artikel 16:

Das Verfahren, nach welchem das Übereinkommen geändert werden kann, ist in Artikel 16 geregelt. Für die Anlagen und Anhänge des Übereinkommens führt Artikel 16 den Grundsatz der sogenannten stillschweigenden Annahme ein, wenn nicht gegen die Änderung innerhalb einer bestimmten Frist Einspruch eingelegt wird. Dieses Verfahren erleichtert und beschleunigt das Inkrafttreten der technischen Vorschriften des Übereinkommens und verhindert die Blockierung notwendiger Anpassungen an neuere Entwicklungen.

Zu Artikel 17:

Artikel 17 enthält die Verpflichtung der Vertragsstaaten, sich gegenseitig technische Hilfe zu leisten, um den Zielen und Zwecken des Übereinkommens zu dienen.

Zu Artikel 18:

Für die Vertragsstaaten besteht die Möglichkeit, nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens das Übereinkommen oder seine fakultativen Anlagen (Anlagen III bis V) zu kündigen.

Zu den Artikeln 19 und 20:

Artikel 19 enthält die üblichen Bestimmungen über die Hinterlegung, Registrierung und Veröffentlichung des Übereinkommens, Artikel 20 zählt die Vertragssprachen auf.

II. Protokoll von 1978

Zu Artikel I:

Artikel I stellt klar, daß das Übereinkommen von 1973 und das Protokoll von 1978 als ein einziges Übereinkommen angesehen und ausgelegt werden. Die Vertragsstaaten verpflichten sich folglich, dem Protokoll und dem Übereinkommen mit den im Protokoll enthaltenen Änderungen und Ergänzungen Wirksamkeit zu verleihen.

Zu Artikel II:

Artikel II enthält die Vereinbarung, nach der die Vertragsstaaten an die Anlage II des Übereinkommens (Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) erst drei Jahre nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens gebunden sind, wenn sie nicht mit einer Zweidrittelmehrheit einen längeren Zeitabschnitt beschließen.

Zu Artikel III:

Mit Artikel III wird Artikel 11 des Übereinkommens in einem Punkt geändert: Die der IMCO zu meldenden Einzelheiten über die Beauftragung von Personen oder Stellen mit der Besichtigung von Schiffen werden genauer umrissen.

Zu den Artikeln IV bis IX:

Die Artikel IV bis IX enthalten die Schlußklauseln, die inhaltlich weitgehend mit denen des Übereinkommens übereinstimmen.

Artikel IV regelt Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt; er entspricht Artikel 13 des Übereinkommens. Nach Artikel V, der dem Artikel 15 des Übereinkommens entspricht, tritt das Protokoll – zusammen mit dem Übereinkommen (vgl. Artikel I) – zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 15 Staaten, unter deren Flagge mindestens 50 % der Welthandelstonnage betrieben werden, Vertragsparteien geworden sind.

Das Protokoll und seine Anlage können nach Artikel VI nach dem gleichen Verfahren geändert werden wie das Übereinkommen nach dessen Artikel 16.

Die Vorschriften über die Kündigung nach Artikel VII entsprechen denen des Artikels 18 des Übereinkommens.

Artikel VIII, der dem Artikel 19 des Übereinkommens entspricht, enthält Bestimmungen über die Hinterlegung, Registrierung und Unterrichtung über Beitritte.

Artikel IX zählt die gleichen Vertragssprachen auf wie Artikel 20 des Übereinkommens.

III. Anlagen

Für die Praxis kommt den Anlagen besondere Bedeutung zu, die, nach der Meeresumwelt belastenden Schadstoffen differenziert, unterschiedliche Vorschriften zum Schutz gegen Meeresverschmutzung enthalten.

Die Anlage I des Übereinkommens von 1973 ist durch das Protokoll von 1978 wesentlich geändert worden. Die Regeln 1, 4 bis 8, 13, 18 und 20 sind neugefaßt, geändert oder erweitert worden. Von besonderer Bedeutung ist die Änderung und Ergänzung der alten Regel 13 (jetzt Regeln 13, 13 A bis 13 E). Durch diese Änderung sind u. a. nunmehr auch Produktentanker sowie kleinere und vorhandene Tankschiffe erfaßt und strengere technische Anforderungen eingeführt worden. Außerdem sind das ursprünglich vorgesehene Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung durch ein neues Muster ersetzt und das Muster des Öltagebuches durch einen Nachtrag erweitert worden.

Die Anlagen II bis V sind unverändert geblieben.

Um die Anwendung der Anlagen in der Praxis zu erleichtern, ist beabsichtigt, nach Verkündung des Zustimmungsgesetzes im Bundesgesetzblatt den Wortlaut in der Fassung der Änderungen zu veröffentlichen (siehe Artikel 2 Nr. 3 des Gesetzentwurfs mit Begründung).

1. Anlage I

Anlage I (in der Fassung des Zusatzprotokolls von 1978) regelt die Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl.

Sie ist in drei Kapitel gegliedert, an die sich drei Anhänge anschließen.

a) Kapitel I (Regeln 1 bis 8) enthält allgemeine Vorschriften.

In Regel 1 sind zum Verständnis und für die Anwendung der Anlage wichtige Begriffe bestimmt.

Nach Regel 2 findet die Anlage grundsätzlich auf alle Schiffe Anwendung. Ausnahmsweise können bestimmte Schiffstypen wie Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge usw. von Bau- oder Ausrüstungsvorschriften dieser Anlage befreit werden, wenn aufgrund ihrer spezifischen Baumerkmale die Anwendung solcher Vorschriften undurchführbar oder unzumutbar ist und der Bau und die Ausrüstung des Schiffes einen gleichwertigen Schutz gegen die Ölverschmutzung bieten.

Ein Vertragsstaat kann nach Regel 3 für seine Schiffe den Einbau anderer als in der Anlage vorgesehenen Einrichtungen zulassen, wenn diese mindestens ebenso wirksam sind. Er hat die IMCO zwecks Weiterleitung an die anderen Vertragsstaaten hiervon zu unterrichten.

Regel 4 bestimmt, daß sich jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT und jedes andere Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT

- vor der Ausstellung des nach Regel 5 erforderlichen Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung einer erstmaligen umfassenden Besichtigung,

- einer regelmäßigen, mindestens alle fünf Jahre stattfindenden Besichtigung sowie
- mindestens einer während der Geltungsdauer des Zeugnisses erfolgenden Zwischenbesichtigung

durch die zuständige Behörde des Vertragsstaats unterziehen muß. Wird bei einer Besichtigung festgestellt, daß das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne die Meeresumwelt zu gefährden, oder daß es von den Angaben des Zeugnisses abweicht, so hat die besichtigende Stelle sofortige Abhilfemaßnahmen anzuordnen. Werden diese Anordnungen nicht befolgt, ist das Zeugnis einzuziehen; notfalls ist das Auslaufen des Schiffes zu verhindern.

Die Regeln 5 bis 8 enthalten Vorschriften zu dem nach der Anlage auszustellenden Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung.

Ein solches Zeugnis ist nach der Besichtigung jedem Schiff, das Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführt, vom jeweiligen Vertragsstaat auszustellen. Das Zeugnis hat dem Muster nach Anhang II der Anlage zu entsprechen.

Seine Geltungsdauer darf fünf Jahre vom Tag der Ausstellung an nicht überschreiten.

Das Zeugnis wird ungültig, wenn das Schiff oder seine Ausrüstung ohne Genehmigung wesentlich verändert wird, die geforderten Zwischenbesichtigungen nicht durchgeführt worden sind oder wenn das Schiff unter die Flagge eines anderen Staates wechselt.

b) Kapitel II enthält Verbote und technische Maßnahmen, durch die die Verschmutzung der See im Schiffsbetrieb verhindert und kontrolliert werden soll.

Nach Regel 9 ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch ins Meer grundsätzlich verboten.

Ausnahmen von diesem Verbot sind nur unter strengen Voraussetzungen zugelassen. Danach darf u. a. die Öl-Einleitmenge bestimmte Grenzen nicht überschreiten, und das Schiff muß mit einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl, einer Slopanlage (beschrieben in Regel 15) bzw. einer Öl-Wasser-Separatoranlage, einem Ölfiltersystem oder einer vergleichbaren Einrichtung (beschrieben in Regel 16) ausgerüstet sein. Ölrückstände, die nicht ins Meer eingeleitet werden dürfen, sind an Bord zu behalten oder an Auffanganlagen an Land abzugeben.

Regel 10 enthält Vorschriften über die Verhütung der Ölverschmutzung in Sondergebieten.

Sondergebiete sind die Ostsee, das Schwarze Meer, das Rote Meer und die zwischen Iran und der arabischen Halbinsel gelegenen Golfe, wobei deren Begrenzungen im einzelnen festgelegt sind.

In Sondergebieten ist das Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 RT und mehr verboten.

Ausnahmsweise ist das Einleiten ins Meer aus einem Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, erlaubt, wenn der

Ölgehalt des Ausflusses nicht mehr als 15 ppm („parts per million“, d. h. 15 g auf 1 t Wasser) beträgt und weitere strenge Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Vertragsstaaten, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, haben an allen Ölladeplätzen und Reparaturhäfen innerhalb des Sondergebietes ausreichende Anlagen zur Aufnahme und Behandlung von schmutzigem Ballast- und Tankwasser aus Öltankschiffen sowie für sonstige Rückstände und ölhaltige Gemische aus Schiffen einzurichten. Das Einleiten darf – abgesehen von der oben erwähnten Ausnahme – nur in diese Auffanganlagen erfolgen.

Bei sichtbaren Öls Spuren auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes muß der jeweils zuständige Vertragsstaat prüfen, ob gegen die in Regeln 9 und 10 enthaltenen Verbote, Öl ins Meer einzuleiten, verstoßen wurde, und ggf. strafrechtliche Maßnahmen treffen.

Nach Regel 11 gelten die Verbote der Regeln 9 und 10 nicht, wenn das Einleiten aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, wenn es infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung erfolgt, sofern niemand schuldhaft gehandelt hat, oder wenn mit dem Einleiten mit Genehmigung des betroffenen Küstenstaates eine Umweltverschmutzung bekämpft werden soll.

Unbeschadet der Regel 10 haben die Vertragsstaaten nach Regel 12 an Ölladeplätzen, in Reparaturhäfen und in anderen Häfen, wo Schiffe ölhaltige Rückstände oder Gemische abzugeben haben, Auffanganlagen mit ausreichender Kapazität einzurichten. In der Bundesrepublik Deutschland sind solche Anlagen aufgrund des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl von 1954 bereits ausreichend vorhanden.

Die Regeln 13 bis 19 enthalten verschiedene Ausrüstungsvorschriften, durch die der Verschmutzung des Meeres durch Öl entgegengewirkt wird. Regel 13 sieht drei verschiedene Ausstattungssysteme für Schiffe vor:

- Tanks für getrennten Ballast (SBT = Segregated Ballast Tanks),
- eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks (CBT = Clean Ballast Tanks),
- Tankwaschen mit Rohöl (COW = Crude Oil Washing).

Alle neuen in der Regel aufgeführten Schiffstypen (das sind nach Regel 1 Nr. 26 solche,

- für die der Bauantrag nach dem 1. Juli 1979 erteilt wurde,
- falls kein Bauauftrag vorliegt, deren Kiele nach dem 1. Januar 1980 gelegt wurde und die sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden,
- die nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert werden oder
- an denen ein größerer Umbau durchgeführt wird,
 - für den der Auftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wurde,
 - falls kein Auftrag vorliegt, deren Bauarbeiten nach dem 1. Januar 1980 begonnen haben,
 - der nach dem 1. Juni 1982 beendet wird)

müssen, vorhandene Schiffe können alternativ zu den anderen in der Regel genannten Ausstattungssystemen, mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet sein, so daß in Zukunft alle Schiffstypen von einer bestimmten Größe an Tanks für getrennten Ballast haben.

Im einzelnen bestimmt die Regel, daß alle neuen Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und alle neuen Öltankschiffe, die gewerbsmäßig anderes Öl als Rohöl befördern (Produktentanker), von 30 000 Tonnen und mehr Tragfähigkeit mit Tanks für getrennten Ballast auszustatten sind. Neue Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit müssen zusätzlich ein Ladereinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl haben. Vorhandene Rohöltankschiffe von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit sind mit Tanks für getrennten Ballast mit einem Ladereinigungssystem oder mit eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks auszustatten. Die letztgenannte Möglichkeit gilt jedoch für Rohöltankschiffe von 70 000 Tonnen und mehr Tragfähigkeit nur für zwei Jahre, für Rohöltankschiffe von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit für vier Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens.

Vorhandene Produktentanker von 40 000 und mehr Tonnen sind entweder mit Tanks für getrennten Ballast oder mit eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks auszurüsten.

Einen Überblick zu den einzelnen Bestimmungen gibt nachfolgendes Schaubild.

Neue Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr tdw	SBT	–	und COW
Vorhandene Rohöltankschiffe von 40 000 – 70 000 tdw (Übergangsfrist: 4 Jahre)	SBT	oder CBT	oder COW
über 70 000 tdw (Übergangsfrist: 2 Jahre)	SBT	oder CBT	oder COW
von 40 000 und mehr tdw (nach Ablauf der Übergangsfristen)	SBT	–	oder COW
Neue Produktentanker von 30 000 und mehr tdw	SBT	–	–
Vorhandene Produktentanker von 40 000 und mehr tdw	SBT	oder CBT	–

SBT = Segregated Ballast Tanks
(vom Ladesystem getrennte besondere Ballasttanks)

CBT = Clean Ballast Tanks
(nur für Ballast bestimmte Ladetanks)

COW = Crude Oil Washing
(Tankwaschen mit Rohöl)

Regel 13 A enthält Vorschriften für Öltankschiffe, die mit eigens für Ballast bestimmten Tanks ausgerüstet sind.

Regel 13 B betrifft das Tankwaschen mit Rohöl. Die Regeln 13 A und 13 B bestimmen, daß die Einrichtungen und ihr Betrieb mindestens den in bestimmten Resolutionen der IMCO enthaltenen allgemeinen Anforderungen in der jeweils geltenden Fassung entsprechen müssen. Hierdurch wird sichergestellt, daß die Vorschriften für diese neuen Verfahren ohne größere Schwierigkeit der technischen Entwicklung angepaßt werden können.

Regel 13 C enthält Ausnahmeregelungen für vorhandene Tanker, die ausschließlich in einem besonderen Dienst zwischen bestimmten Häfen eingesetzt sind, in denen ausreichende Auffanganlagen für das Ballast- und Tankwaschwasser vorhanden sind, und zwar

- zwischen Häfen eines Staates
- in einem Sondergebiet nach Regel 10
- innerhalb von durch die IMCO festgelegten Grenzen.

Damit ist für die Fälle eine vernünftige Regelung getroffen, in denen infolge zur Zeit schon angewendeter anderer technischer Verfahren heute bereits die erstrebte Reinhaltung der Meeresumwelt gewährleistet ist.

Regel 13 D sieht Sonderregelungen für solche vorhandene Tanker vor, die so konstruiert sind oder betrieben werden, daß sie außer in besonderen wetterbedingten Ausnahmefällen Wasserballast nicht benötigen.

Regel 13 E enthält die technischen Normen für die schutzbietende Anordnung der getrennten Ballasttanks in neuen Tankern.

Regel 14 bestimmt, daß bei neuen Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 4 000 und mehr RT, die keine Öltankschiffe sind, und bei neuen Öltankschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT grundsätzlich kein Ballastwasser in Brennstofftanks befördert werden darf. Ist die Beförderung von Ballastwasser in Brennstofftanks ausnahmsweise erforderlich, so darf das Ballastwasser nur in Auffanganlagen oder unter den strengen Voraussetzungen der Regel 9 ins Meer eingeleitet werden.

Nach Regel 15 sind Öltankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT mit Vorrichtungen zu versehen, die geeignet sind, Ladetanks zu reinigen sowie die schmutzigen Ballastrückstände und das Tankwaschwasser in einen zugelassenen Tank umzufüllen; dieser Tank (Sloptank) muß eigens für das Sammeln von Tankrückständen, Tankwaschwasser und sonstigen ölhaltigen Gemischen bestimmt sein.

In den Sloptank muß ein Überwachungs- und Kontrollsystem eingebaut sein, das sich einschaltet, wenn irgendwelche Ausflüsse ins Meer eingeleitet werden, und das sicherstellt, daß die Öleinletrate nicht mehr als 60 l je zurückgelegte Seemeile beträgt.

Regel 16 bestimmt, daß jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT mit einer zugelassenen Öl-Wasser-Separatoranlage oder einem Filtersystem ausgestattet sein muß, die gewährlei-

sten, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, einen Ölgehalt von weniger als 100 ppm aufweist.

Jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT muß zusätzlich ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl haben, das u. a. gewährleistet, daß der Ölgehalt des eingeleiteten Gemisches 100 ppm nicht übersteigt. Alternativ kann es mit einem Filtersystem ausgestattet sein, das die eingeleitete Flüssigkeit aus dem Separatorsystem aufnimmt und einen Ausfluß erzeugt, dessen Ölgehalt 15 ppm nicht übersteigt.

Nach Regel 17 ist jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT mit einem oder mehreren Tanks auszurüsten, welche die ölhaltigen Rückstände aufnehmen können, die nicht ins Meer eingeleitet werden dürfen.

Regel 18 schreibt für Öltankschiffe Pump-, Leitungs- und Einleitvorrichtungen in bestimmter Ausführung vor. Damit soll u. a. zur Erleichterung von Kontrollen erreicht werden, daß Einleitungen grundsätzlich oberhalb der Wasserlinie erfolgen.

Um die Rohre von landseitigen Auffanganlagen mit den Abflußrohren des Schiffes für Rückstände aus den Maschinenraumbilgen verbinden zu können, werden beide Leitungen mit einem nach Maßgabe der in Regel 19 aufgeführten Tabelle genormten Abflußanschlußstück ausgestattet.

Regel 20 bestimmt, daß jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT und jedes andere Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT ein Öltagebuch zu führen haben, das dem Muster nach Anhang III der Anlage entspricht.

In das Öltagebuch sind die einzelnen Vorgänge im Zusammenhang mit dem Füllen, Löschen, Umpumpen, Einleiten usw. des Öls einzutragen. Es ist so aufzubewahren, daß es jederzeit überprüft werden kann.

Die zuständigen Stellen des Vertragsstaates können das Öltagebuch kontrollieren, Abschriften fertigen und sich die Richtigkeit der Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Solche vom Kapitän bestätigte Abschriften sind in einem Gerichtsverfahren als Beweismittel zuzulassen.

Regel 21 enthält besondere Vorschriften für Bohrinseln und sonstige Plattformen.

Die Vorschriften dieser Anlage für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 400 RT und mehr, die keine Öltankschiffe sind, gelten entsprechend.

c) Kapitel III enthält Vorschriften zur Verringerung von Ölverschmutzungen infolge von Beschädigungen der Schiffsseiten und des Schiffsbodens.

Ausgehend von einer angenommenen Beschädigung eines Öltankschiffes (Regel 22) und einem sich hieraus errechnenden hypothetischen Ölausfluß (Regel 23) enthält dieses Kapitel Bestimmungen über die Begrenzung und Größe der Ladetanks (Regel 24) sowie über die Unterteilungs- und Leckstabilitätskriterien der Ladetanks (Regel 25).

d) Zu den Anhängen:

Anhang I zählt Öle im Sinne der Anlage auf, wobei die Liste nicht abschließend zu verstehen ist.

Anhang II enthält ein Muster für das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung.

Anhang III enthält ein Muster des Öltagebuches.

2. Anlage II

Anlage II regelt die Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe (ausgenommen Öl – siehe Anlage I). Nach Artikel II des Protokolls von 1978 zum Übereinkommen bindet diese Anlage die Vertragsparteien erst drei Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens, wenn sie nicht mit einer Zweidrittelmehrheit eine längere Aussetzung beschließen.

Regel 1 der Anlage enthält Begriffsbestimmungen.

Nach Regel 2 gilt diese Anlage für alle Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern. Befördert ein Chemikalientankschiff auch Öl, finden auch die Regeln der Anlage I Anwendung.

Regel 3 teilt schädliche flüssige Stoffe nach ihrer Gefährlichkeit in vier Gruppen (A bis D) ein.

Die Stoffe der Gruppe A stellen die größte Gefahr für die Schätze des Meeres, die menschliche Gesundheit, die Umwelt oder die Meeresnutzung dar und rechtfertigen deshalb besonders strenge Maßnahmen. Stoffe der Gruppe D verursachen im Meer nur noch sehr geringe Schäden und unterliegen den am wenigsten einschneidenden Vorschriften. Zwischen diesen beiden Stoffgruppen liegen die Gruppen B und C sowohl hinsichtlich der von den Stoffen ausgehenden Gefährdungen als auch hinsichtlich der Strenge der Schutzvorschriften.

Welcher Stoff welcher Gruppe zuzurechnen ist, ist den Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe des Anhangs I dieser Anlage zu entnehmen. Anhang II der Anlage enthält eine Liste der sonstigen als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffe, Anhang III eine Liste der gegenwärtig als unschädlich angesehenen Stoffe, die nach Regel 4 von der Anlage II nicht erfaßt werden.

Nach Regel 5 ist das Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe der Gruppe A grundsätzlich verboten.

Werden Tanks, die solche Stoffe enthalten, ausgewaschen, so müssen die dabei anfallenden Rückstände in eine Auffanganlage eingeleitet werden, bis der Tank leer ist. Eventuell im Tank noch verbleibende Rückstände dürfen erst nach Hinzufügen einer Wassermenge von 5% des Gesamtinhalts des Tanks unter strengen Bedingungen in das Meer eingeleitet werden. Stoffe der Gruppen B, C und D dürfen nur unter bestimmten Bedingungen, die jeweils der Gefährlichkeit der Stoffe angepaßt sind, ins Meer eingeleitet werden.

Innerhalb der Gebiete der Ostsee und des Schwarzen Meeres, die als Sondergebiete im Sinne der Anlage gelten (Regel 1 Nr. 7 bis 9), sind die Voraussetzungen, unter denen Stoffe der Gruppen A, B oder C ins Meer eingeleitet werden dürfen, noch strenger gefaßt.

Ist das Einleiten aus Gründen der Schiffssicherheit, zur Rettung von Menschenleben auf See oder zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen notwendig oder erfolgt es aufgrund einer Beschädigung des Schiffes, so gilt nach Regel 6 das Verbot der Regel 5 nicht.

Die Vertragsstaaten haben gemäß Regel 7 in ihren Häfen Auffanganlagen einzurichten, die schädliche flüssige Stoffe enthaltende Rückstände und Gemische aufnehmen können.

Jeder Vertragsstaat kann die Art der Auffanganlagen selbst bestimmen.

Sind nach Auffassung eines Vertragsstaates die Anlagen eines anderen Staates unzureichend, so teilt er dies der IMCO zur Weiterleitung an den betroffenen Staat mit.

Regel 8 enthält Vorschriften für das Ent- und Umladen und insbesondere für das Reinigen von Tanks. Sämtliche Vorgänge, die hiermit in Zusammenhang stehen, sind in einem Ladungstagebuch festzuhalten. Die Eintragungen werden von einem staatlichen Besichtiger kontrolliert.

Wird ein Tank gereinigt, der einen Stoff der Gruppe A enthält, ist der beim Tankwaschen anfallende Ausfluß solange in eine Auffanganlage einzuleiten, bis die Konzentration des Stoffes auf die für diesen Stoff in Anhang II der Anlage festgesetzte Restkonzentration gesunken ist. Die Konzentration des Stoffes wird durch Entnahme einer Ausflußprobe von einem Besichtiger überprüft.

Ist die vorgeschriebene Restkonzentration erreicht, muß das übrige Tankwaschwasser weiter in die Auffanganlage eingeleitet werden, bis der Tank leer ist. Der im Tank verbleibende Rest darf erst nach Hinzufügen einer Wassermenge von 5% der Tankkapazität und weiteren strengen Voraussetzungen ins Meer eingeleitet werden.

Ist das Messen der Konzentration nach Auffassung des die Ladung empfangenden Vertragsstaates nicht ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff möglich, so kann dieser Staat unter bestimmten Voraussetzungen auch ein anderes anerkanntes Verfahren zulassen, das einen gleichwertigen Schutz gegen die Verschmutzung des Meeres bieten muß.

Das Reinigen von Tanks, die Stoffe der Gruppen B, C oder D enthalten, ist auf See nur unter je nach Gefährlichkeit der Stoffe verschiedenen Voraussetzungen möglich, wobei die Voraussetzungen für Stoffe der Gruppe B in den Sondergebieten Ostsee und Schwarzes Meer besonders streng gefaßt sind.

Erfolgt die Reinigung im Hafen, so ist das Tankwaschwasser in eine Auffanganlage einzuleiten.

Bei Einleiten von Resttankwaschwasser ins Meer ist in jedem Fall die entsprechende Vorschrift der Regel 5 zu beachten.

Die an Bord in einem Slop tank gehaltenen Rückstände sind unter Einhaltung der Vorschriften der Regel 5 in Auffanganlagen einzuleiten.

Nach Regel 9 sind für Schiffe Ladungstagebücher zu führen, die dem Muster des Anhangs IV zu entsprechen haben.

Sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Tankladung sind hier unverzüglich und vollständig einzutragen.

Das Ladungstagebuch muß jederzeit für eine Überprüfung oder Einsichtnahme durch zuständige Dienststellen zur Verfügung stehen.

Regel 10 bestimmt, daß sich jedes Schiff, das schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördert,

- einer erstmaligen, vollständigen Besichtigung seiner Bauausführung, Ausrüstung und Einrichtungen,
- einer regelmäßigen, mindestens jedoch alle 5 Jahre stattfindenden Besichtigung sowie
- einer mindestens alle 30 Monate stattfindenden Zwischenbesichtigung

unterziehen muß, die Gewähr dafür bieten sollen, daß das Schiff den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entspricht.

Gemäß Regel 11 wird nach einer Besichtigung dem Schiff ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) ausgestellt, das dem Muster des Anhangs V zu entsprechen hat.

Nach Regel 12 beträgt die Geltungsdauer des Zeugnisses höchstens 5 Jahre.

Das Zeugnis wird ungültig, wenn das Schiff oder seine Ausrüstung wesentlich verändert wird, die vorgeschriebenen Zwischenbesichtigungen nicht durchgeführt worden sind oder wenn das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt.

Nach Regel 13 haben die Regierungen der Vertragsparteien Vorschriften über Entwurf, Bau, Ausrüstung und Betrieb von Schiffen, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern, zu erlassen, die gewährleisten, daß das nicht überwachte Einleiten derartiger Stoffe ins Meer auf ein Mindestmaß verringert wird. Richtlinien für solche Vorschriften werden zur Zeit bei der IMCO erarbeitet, damit alle Vertragsstaaten möglichst gleichartige Bestimmungen einführen.

3. Anlage III

Anlage III regelt die Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form oder in Containern, ortsbeweglichen Tanks, Straßentankfahrzeugen oder Eisenbahnkesselwagen befördert werden.

Sie gilt grundsätzlich für alle Schiffe, die Schadstoffe in der genannten Weise befördern, sowie für Schiffe mit leeren Behältern, die zur Beförderung von Schadstoffen gedient haben, sofern nicht sichergestellt ist, daß sich in den Behältern keine gefährlichen Rückstände befinden. Die Vertragsstaaten haben in entsprechenden Vorschriften die Anforderungen an Verpackung, Bezeichnung, Kennzeichnung, Beförderungspapiere, Stauung, Mengenbeschränkungen, Ausnahmen und Mitteilungen festzusetzen (Regel 1).

Verpackung und Stauung der Schadstoffe an Bord müssen geeignet sein, die Gefährdung der Meeresumwelt auf ein Mindestmaß zu verringern (Regeln 2 und 5).

Die Verpackung muß mit dem technischen Namen des Schadstoffes (Handelsname ist nicht erlaubt) und dem Hinweis gekennzeichnet sein, daß der Inhalt schädlich ist (Regel 3).

In den Beförderungspapieren muß ebenfalls der technische Name des Stoffes verwendet werden. Jedes

Schiff, das Schadstoffe befördert, muß eine besondere Liste oder einen Stauplan mit sich führen, woraus die Art der mitgeführten Schadstoffe und ihre Stauplätze hervorgehen. Abschriften dieser Papiere müssen auch der Schiffseigentümer oder sein Vertreter an Land besitzen (Regel 4).

Aus wissenschaftlichen und technischen Gründen kann die Beförderung bestimmter für die Meeresumwelt sehr gefährlicher Stoffe verboten oder die zu befördernde Menge beschränkt werden (Regel 6).

Das Einleiten durch Überbordwerfen von Behältern mit Schadstoffen ist verboten, sofern es nicht aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschen notwendig wird (Regel 7).

Die Ladung oder Löschung bestimmter von den Vertragsstaaten im einzelnen festzulegender Schadstoffe muß vom Kapitän, vom Schiffseigentümer oder seinem Vertreter der zuständigen Hafenbehörde mindestens 24 Stunden im voraus mitgeteilt werden (Regel 8).

4. Anlage IV

Anlage IV enthält Vorschriften zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser.

Regel 1 enthält Begriffsbestimmungen.

Regel 2 setzt für verschiedene Schiffstypen unterschiedliche Zeitpunkte für die Anwendung der Vorschriften fest, wobei auch zwischen neuen und vorhandenen Schiffen differenziert wird.

Nach Regel 3 muß sich jedes Schiff verschiedenen Inspektionen unterziehen, die sicherstellen, daß Ausrüstung, Einrichtung und allgemeine Anordnungen und Werkstoffe des Schiffes im Einklang mit der Anlage stehen.

Jedes Schiff unterliegt vor Indienststellung einer erstmaligen Besichtigung, später regelmäßigen Besichtigungen, die mindestens alle fünf Jahre zu erfolgen haben.

Nach einer Inspektion dürfen die besichtigten Einrichtungen ohne Genehmigung des jeweiligen Staates nicht geändert werden.

Die Regeln 4 bis 7 enthalten Vorschriften über das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973). Ein solches Abwasser-Zeugnis wird jedem Schiff nach der vorgenannten Besichtigung ausgestellt. Es hat dem Muster des Anhangs dieser Anlage zu entsprechen. Seine Geltungsdauer beträgt höchstens fünf Jahre.

Regel 8 enthält Vorschriften für das Einleiten von Schiffsabwasser ins Meer.

Abwasser, das durch eine vom jeweiligen Staat zugelassene Anlage mechanisch behandelt und desinfiziert ist, darf 4 Seemeilen, unbehandeltes Abwasser nur 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt ins Meer abgelassen werden. In beiden Fällen darf Abwasser aus Sammel tanks nur während der Fahrt des Schiffes in mäßigen Raten eingeleitet werden. Das Einleitungsverbot gilt nicht für Schiffe, die eine vom jeweiligen Staat überprüfte und zugelassene Abwasseraufbereitungsanlage betreiben, wenn diese sicherstellt, daß sichtbare Meeresverschmutzungen verhindert werden

und ihre Testergebnisse in dem Abwasser-Zeugnis festgehalten sind.

Erfolgt das Einleiten aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschen auf See oder infolge einer Beschädigung des Schiffes, gelten die Verbote nach Regel 9 nicht.

Die Vertragsstaaten haben gemäß Regel 10 in ihren Häfen ausreichende Anlagen zur Aufnahme von Schiffsabwasser einzurichten, die mit einem nach Regel 11 genormten Abflußanschlußstück ausgestattet sein müssen.

5. Anlage V

Anlage V regelt die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll.

Regel 1 enthält Begriffsbestimmungen.

Nach Regel 2 gilt Anlage V für alle Schiffe.

Die Regeln 3 bis 5 enthalten Vorschriften über die Beseitigung von Müll.

Es ist verboten, jede Art von Kunststoffgegenständen, wie beispielsweise synthetische Fischnetze, zur Beseitigung ins Meer zu werfen.

Stauholz, Schalungs- und Verpackungsmaterial dürfen nur 25 Seemeilen, Lebensmittelabfälle und sonstiger Müll nur 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt ins Meer eingebracht werden (Regel 3).

Von festen oder schwimmenden Plattformen aus, die bei der Erforschung oder Ausbeutung von Bodenschätzen des Meeres eingesetzt werden, sowie von allen Schiffen, die sich in der Nähe dieser Plattformen aufhalten, ist die Beseitigung von Müll verboten, es sei denn, es handelt sich um Lebensmittelabfälle, die zuvor durch eine Zerkleinerungsanlage geleitet worden sind (Regel 4).

Innerhalb des Mittelmeer- und Ostseegebietes, der Gebiete des Schwarzen Meeres, des Roten Meeres und der Golfe zwischen Iran und der arabischen Halbinsel, die als Sondergebiete im Sinne der Anlage gelten, ist die Beseitigung jeglichen Mülls ins Meer verboten mit Ausnahme der Beseitigung von Lebensmittelabfällen, die aber mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt zu erfolgen hat.

Die jeweiligen Vertragsstaaten haben für entsprechende Auffanganlagen in den Häfen dieser Gebiete zu sorgen (Regel 5).

Die Regeln 3 bis 5 gelten nicht, sofern das Überbordwerfen bzw. Überbordgehen von Müll aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben oder infolge einer Beschädigung des Schiffes erfolgt. Ebenso gelten diese Regeln nicht für den unfallbedingten Verlust synthetischer Fischnetze (Regel 6).

Regel 7 bestimmt, daß jede Vertragspartei ausreichende Anlagen zur Aufnahme von Müll in ihren Häfen einzurichten hat.

**Anlagen I bis V
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung
durch Schiffe**

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

	Seite
Anlagen I bis V zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe	
Deutsche Übersetzung	3
Englischer Wortlaut	53
Französischer Wortlaut	101
 Anlage zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe	
Deutsche Übersetzung	3
Englischer Wortlaut	53
Französischer Wortlaut	101

Anlagen I bis V
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Anlage I

(Übersetzung)

Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Kapitel I
Allgemeines

Regel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Öl“ bezeichnet Erdöl in jeder Form einschließlich Rohöl, Heizöl, Ölschlamm, Ölrückstände und Raffinerieerzeugnisse (mit Ausnahme von Petrochemikalien, die unter Anlage II fallen) und umfaßt, ohne die Allgemeingültigkeit der vorstehenden Bestimmungen zu beschränken, die in Anhang I aufgeführten Stoffe.
2. Der Ausdruck „öhlhaltiges Gemisch“ bezeichnet ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt.
3. Der Ausdruck „flüssiger Brennstoff“ bezeichnet jedes Öl, das im Zusammenhang mit den Antriebs- und Hilfsmaschinen des Schiffes, in dem das Öl befördert wird, als Treibstoff verwendet wird.
4. Der Ausdruck „Öltankschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Öl als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt Tank-Massengutschiffe und alle „Chemikaliientankschiffe“ im Sinne der Anlage II, wenn diese als Ladung oder als Teil der Ladung Öl als Massengut befördern.
5. Der Ausdruck „Tank-Massengutschiff“ bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, entweder Öl oder feste Ladung als Massengut zu befördern.
6. Der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff,
 - a) für das der Bauauftrag nach dem 31. Dezember 1975 erteilt wird;
 - b) falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 30. Juni 1976 gelegt wird oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet;
 - c) das nach dem 31. Dezember 1979 abgeliefert wird oder
 - d) an dem ein größerer Umbau durchgeführt wird,
 - i) für den der Auftrag nach dem 31. Dezember 1975 erteilt wird;
 - ii) falls kein Auftrag vorliegt, dessen Bauarbeiten nach dem 30. Juni 1976 begonnen werden oder
 - iii) der nach dem 31. Dezember 1979 beendet wird.
7. Der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
8. Der Ausdruck „größerer Umbau“ bezeichnet den Umbau eines vorhandenen Schiffes,
 - a) durch den die Abmessungen oder die Ladefähigkeit des Schiffes wesentlich geändert werden,
 - b) durch den der Schiffstyp geändert wird,
 - c) der nach Ansicht der Verwaltung dazu bestimmt ist, die Lebensdauer des Schiffes wesentlich zu verlängern, oder
 - d) durch den das Schiff auf andere Weise so verändert wird, daß es, wenn es sich um ein neues Schiff handelte, den einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens unterläge, die für das Schiff als vorhandenes Schiff nicht gelten.
9. „Nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht bestimmt wird, jedoch mit der Maßgabe, daß für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens bedeutet: von einer Linie aus, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11° südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist, von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143° 52' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 144°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 18°00' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 153°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153° 15' östlicher Länge.
10. Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer obligatorischer Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Öl erforderlich ist. Zu den Sondergebieten gehören die in Regel 10 dieser Anlage aufgeführten Gebiete.

11. Der Ausdruck „jeweilige Öl-Einletrate“ bezeichnet die Rate, mit der Öl eingeleitet wird, ausgedrückt in Liter je Stunde in jedem Augenblick, geteilt durch die Geschwindigkeit des Schiffes in Knoten in demselben Augenblick.
12. Der Ausdruck „Tank“ bezeichnet einen vom Schiffskörper gebildeten umschlossenen Raum, der für die Beförderung von Flüssigkeiten als Massengut bestimmt ist.
13. Der Ausdruck „Seitentank“ bezeichnet jeden an der Außenhaut liegenden Tank.
14. Der Ausdruck „Mitteltank“ bezeichnet jeden Tank innerhalb eines Längsschotts.
15. Der Ausdruck „Sloptank“ bezeichnet einen Tank, der eigens für das Sammeln von Tankrückständen, Tankwaschwasser und sonstigen ölhaltigen Gemischen bestimmt ist.
16. Der Ausdruck „sauberer Ballast“ bezeichnet den Ballast in einem Tank, der, seitdem zum letzten Mal Öl darin befördert wurde, so gereinigt worden ist, daß ein Ausfluß daraus, wenn er von einem stillstehenden Schiff bei klarem Wetter in sauberes ruhiges Wasser eingeleitet würde, keine sichtbaren Ölspuren auf der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen hinterlassen und keine Ablagerung von Ölschlamm oder Emulsion unter der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen verursachen würde. Wird der Ballast durch ein von der Verwaltung zugelassenes Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl eingeleitet, so gilt die anhand dieses Systems getroffene Feststellung, daß der Ölgehalt des Ausflusses 15 Teile pro Million (ppm) nicht überstieg, ungeachtet des Vorhandenseins sichtbarer Spuren als Beweis dafür, daß der Ballast sauber war.
17. Der Ausdruck „getrennter Ballast“ bezeichnet das Ballastwasser, das in einen völlig vom Ölladungs- und Brennstoffsystem getrennten Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast und anderen Ladungen als Öl oder schädlichen Stoffen dient, wie sie jeweils in den Anlagen definiert sind.
18. Der Ausdruck „Länge“ (L) bezeichnet 96 v. H. der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe, von der Oberkante des Kiels gemessen, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kieflall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie. Die Länge (L) wird in Meter gemessen.
19. Der Ausdruck „vorderes und hinteres Lot“ bezeichnet das am vorderen und hinteren Ende der Länge (L) genommene Lot. Das vordere Lot fällt mit der Vorkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge gemessen wird, zusammen.
20. Der Ausdruck „mittschiffs“ bedeutet „auf halber Länge“ (L).
21. Der Ausdruck „Breite“ (B) bezeichnet die größte Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit Metallaußenhaut bis zur Mallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Außenkante des Schiffskörpers. Die Breite (B) wird in Meter gemessen.
22. Der Ausdruck „Tragfähigkeit“ (dw) bezeichnet den in metrischen Tonnen angegebenen Unterschied zwischen der Verdrängung eines Schiffes auf Sommerfreibord in Wasser mit einem spezifischen Gewicht von 1,025 und dem Eigengewicht des Schiffes.
23. Der Ausdruck „Eigengewicht“ bezeichnet die in metrischen Tonnen angegebene Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, flüssigen Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Süßwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Bestände, Fahrgäste und ihre Habe.
24. Der Ausdruck „Flutbarkeit“ eines Raumes bezeichnet das Verhältnis des Inhalts innerhalb des genannten Raumes, der als von Wasser eingenommen angesehen wird, zu dem Gesamthalt des Raumes.
25. „Inhalte“ und „Flächen“ eines Schiffes sind stets auf Mallkante zu rechnen.

Regel 2

Anwendung

(1) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.

(2) Bei anderen Schiffen als Öltankschiffen, die mit Laderäumen mit einer Gesamtkapazität von 200 Kubikmeter oder mehr ausgestattet sind, welche zur Beförderung von Öl als Massengut gebaut sind und verwendet werden, gelten die Vorschriften der Regeln 9, 10, 14, 15 Absätze 1, 2 und 3, 18, 20 und 24 Absatz 4 für Öltankschiffe auch für den Bau und Betrieb dieser Räume; jedoch können die Vorschriften der Regel 15 Absatz 4 anstelle der Regel 15 Absätze 1, 2 und 3 angewendet werden, wenn diese Gesamtkapazität weniger als 1000 Kubikmeter beträgt.

(3) Wird im Laderaum eines Öltankschiffs Ladung befördert, die der Anlage II unterliegt, so gelten die entsprechenden Vorschriften der Anlage II ebenfalls.

(4) a) Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge und sonstige neue Schiffstypen (Oberflächenboot, Unterseeboot usw.), deren Baumerkmale die Anwendung von Bestimmungen der Kapitel II und III über Bau und Ausrüstung unzumutbar oder undurchführbar machen, können von der Verwaltung von diesen Bestimmungen befreit werden, sofern der Bau und die Ausrüstung des Schiffes im Hinblick auf den vorgesehenen Verwendungszweck einen gleichwertigen Schutz gegen die Ölverschmutzung bietet.

b) Die Einzelheiten einer solchen von der Verwaltung gewährten Befreiung sind in dem in Regel 5 vorgesehenen Zeugnis aufzuführen.

c) Die Verwaltung, die eine solche Befreiung gewährt, teilt der Organisation so bald wie möglich, spätestens aber neunzig Tage nach der Befreiung, Einzelheiten derselben und die Gründe dafür mit; die Organisation leitet sie an die Vertragsparteien zur Unterrichtung und gegebenenfalls entsprechenden Veranlassung weiter.

Regel 3

Gleichwertiger Ersatz

(1) Die Verwaltung kann gestatten, daß auf einem Schiff als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte andere eingebaut werden, wenn diese mindestens ebenso wirksam wie die in dieser Anlage vorgeschriebenen sind. Dieses Recht der Verwaltung erstreckt sich nicht auf den Ersatz der in Regeln dieser Anlage vorgeschriebenen Entwurfs- und Baumerkmale durch Betriebsmethoden zur Überwachung des Einleitens von Öl als gleichwertiger Ersatz.

(2) Die Verwaltung, die eine Einrichtung, einen Werkstoff, eine Vorrichtung oder ein Gerät als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen gestattet, übermittelt der Organisation Einzelheiten darüber zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung und gegebenenfalls entsprechenden Veranlassung.

Regel 4

Besichtigungen

(1) Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 150 und mehr Registertonnen (RT) und jedes andere Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

- a) einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder bevor das nach Regel 5 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird; diese Besichtigung umfaßt eine vollständige Besichtigung seiner Bauausführung, Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, soweit das Schiff unter diese Anlage fällt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß Bauausführung, Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- b) regelmäßig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten, daß Bauausführung, Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen. Wird jedoch die Geltungsdauer des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) nach Regel 8 Absatz 3 oder 4 verlängert, so kann der Zeitabstand zwischen den regelmäßigen Besichtigungen entsprechend verlängert werden;
- c) in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle dreißig Monate, durchzuführenden Zwischenbesichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten, daß die Ausrüstung und die dazugehörigen Pumpen- und Leitungssysteme einschließlich der Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl, der Öl-Wasser-Separatoranlage und des Ölfiltersystems in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in das nach Regel 5 ausgestellte Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) einzutragen.

(2) Die Verwaltung bestimmt geeignete Maßnahmen für Schiffe, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, daß die anwendbaren Bestimmungen dieser Anlage eingehalten werden.

(3) Die Besichtigungen des Schiffes hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigung entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigungen.

(4) Nach einer Besichtigung des Schiffes aufgrund dieser Regel dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine wesentlichen Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder dieser Einrichtungen vorgenommen werden.

Regel 5

Ausstellung des Zeugnisses

(1) Nach der Besichtigung gemäß Regel 4 wird jedem Öltankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT und jedem anderen Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT, die Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführen, ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) ausgestellt.

Bei vorhandenen Schiffen findet diese Vorschrift zwölf Monate nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens Anwendung.

(2) Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel 6

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

(1) Die Regierung einer Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß dieser Anlage entsprochen ist.

(2) Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

(3) Ein in dieser Weise ausgestelltes Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein aufgrund der Regel 5 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

(4) Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) ausgestellt werden.

Regel 7

Form des Zeugnisses

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) wird in einer Amtssprache des ausstellenden Staates in der Form abgefaßt, die dem in Anhang II wiedergegebenen Muster entspricht. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so muß der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regel 8

Geltungsdauer des Zeugnisses

(1) Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt, der höchstens fünf Jahre vom Tag der Ausstellung an betragen darf, sofern in den Absätzen 2, 3 und 4 nichts anderes vorgesehen ist.

(2) Befindet sich ein Schiff bei Ablauf der Gültigkeit des Zeugnisses nicht in einem Hafen oder an einem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz, der im Hoheitsbereich der Vertragspartei liegt, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so kann das Zeugnis von der Verwaltung verlängert werden; jedoch wird diese Verlängerung nur gewährt, um dem Schiff die Beendigung seiner Reise nach dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist oder in dem es besichtigt werden soll, zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen es richtig und angemessen erscheint, die Verlängerung zu gewähren.

(3) Ein Zeugnis wird auf diese Weise um höchstens fünf Monate verlängert, und ein Schiff, dem eine solche Verlängerung gewährt wurde, ist bei seiner Ankunft in dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist, oder in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, aufgrund dieser Verlängerung nicht berechtigt, diesen Staat oder Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben.

(4) Ein Zeugnis, das nicht nach Absatz 2 verlängert worden ist, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Verfallsdatum an verlängert werden.

(5) Ein Zeugnis wird ungültig, wenn an der vorgeschriebenen Bauausführung, der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung oder den Werkstoffen ohne Genehmigung der Verwaltung wesentliche Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder Einrichtungen vorgenommen worden sind oder wenn die nach Regel 4 Absatz 1 Buchstabe c von der Verwaltung festgesetzten Zwischenbesichtigungen nicht durchgeführt werden.

(6) Ein einem Schiff ausgestelltes Zeugnis wird ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt, sofern in Absatz 7 nichts anderes vorgesehen ist.

(7) Sobald ein Schiff zur Flagge einer anderen Vertragspartei überwechselt, bleibt das Zeugnis noch höchstens fünf Monate, sofern es nicht vor Ablauf dieses Zeitabschnitts abgelaufen wäre, oder bis zur Ausstellung eines Ersatzzeugnisses durch die Verwaltung in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. So bald wie möglich nach dem Überwechseln übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, der Verwaltung eine Abschrift des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, eine Abschrift des entsprechenden Besichtigungsberichts.

Kapitel II

Vorschriften zur Überwachung der Verschmutzung durch den Schiffsbetrieb

Regel 9

Überwachung des Einleitens von Öl

(1) Vorbehaltlich der Regeln 10 und 11 und des Absatzes 2 der vorliegenden Regel ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer aus Schiffen, auf die diese Anlage Anwendung findet, verboten, es sei denn, daß alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) bei Öltankschiffen, sofern nicht unter Buchstabe b etwas anderes bestimmt ist:
 - i) Das Tankschiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;
 - ii) das Tankschiff ist mehr als 50 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;
 - iii) das Tankschiff fährt auf seinem Kurs;
 - iv) die jeweilige Öl-Einletrate liegt nicht höher als 60 Liter je Seemeile;
 - v) die Gesamtmenge des ins Meer eingeleiteten Öls beträgt bei vorhandenen Tankschiffen nicht mehr als 1/15 000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und bei neuen Tankschiffen nicht mehr als 1/30 000 der Gesamtmenge der Ladung, aus welcher der Rückstand stammt, und
 - vi) das Tankschiff hat, sofern nicht Regel 15 Absätze 5 und 6 etwas anderes bestimmt, ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und eine Slopalkanlage nach Maßgabe der Regel 15 in Betrieb;
- b) bei einem Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT, sofern es sich nicht um ein Öltankschiff handelt, und bei Öltankschiffen aus Maschinenraumbilgen ausschließlich der Ladungs-Pumpenraumbilgen, sofern der Ausfluß nicht mit Ölladungsrückständen vermischt ist:
 - i) Das Schiff befindet sich nicht in einem Sondergebiet;
 - ii) das Schiff ist mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;
 - iii) das Schiff fährt auf seinem Kurs;

- iv) der Ölgehalt des Ausflusses beträgt weniger als 100 ppm und
- v) das Schiff hat ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl, eine Öl-Wasser-Separatoranlage, ein Ölfiltersystem oder eine sonstige Einrichtung nach Maßgabe der Regel 16 in Betrieb.

(2) Bei einem Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist und das sich außerhalb eines Sondergebiets befindet, stellt die Verwaltung sicher, daß es, soweit möglich und zumutbar, mit Einrichtungen ausgerüstet ist, um die Lagerung von Ölrückständen an Bord und ihr Einleiten in Auffanganlagen oder ins Meer nach Absatz 1 Buchstabe b zu gewährleisten.

(3) Werden auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Ölsuren bemerkt, so sollen die Regierungen der Vertragsparteien, soweit dies zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen diese Regel oder Regel 10 vorliegt, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen. Die Untersuchung soll insbesondere die Wind- und Seeverhältnisse, den Kurs und die Geschwindigkeit des Schiffes, sonstige mögliche Ursachen der sichtbaren Spuren in der näheren Umgebung und alle in Frage kommenden Aufzeichnungen über das Einleiten von Öl umfassen.

(4) Absatz 1 gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast. Absatz 1 Buchstabe b gilt nicht für das Einleiten ölhaltigen Gemisches, das unverdünnt einen Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm aufweist.

(5) 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.

(6) Ölrückstände, die nicht nach den Absätzen 1, 2 und 4 ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

Regel 10

Methoden der Verhütung der Ölverschmutzung durch in Sondergebieten betriebene Schiffe

(1) Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres und das „Gebiet der Golfe“, die wie folgt festgelegt werden:

- a) Das Mittelmeergebiet bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad 5°36' W gebildet wird.
- b) Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57 44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee.
- c) Das Gebiet des Schwarzen Meeres bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N gebildet wird.
- d) Das Gebiet des Roten Meeres bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Sues und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan (12 8,5' N, 43° 19,6' O) und Husn Murad (12 40,4' N, 43 30,2' O) begrenzt.
- e) Das Gebiet der Golfe bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd (22 30' N, 59 48' O) und Ras al Fasteh (25 04' N, 61 25' O)

(2) a) Außer nach Regel 11 ist jedes Einleiten von Öl oder einem ölhaltigen Gemisch ins Meer aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT, das kein Öltankschiff ist, verboten, solange sich das Schiff in einem Sondergebiet aufhält.

b) Diese Schiffe müssen während ihres Aufenthalts in einem Sondergebiet jeden Ölrest und Ölschlamm sowie alles schmutzige Ballast- und Tankwaschwasser an Bord behalten und dürfen sie nur in Auffanganlagen einleiten.

(3) a) Außer nach Regel 11 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.

b) 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.

c) Ölrückstände, die nicht nach Buchstabe a ins Meer eingeleitet werden dürfen, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

(4) Diese Regel gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast.

(5) Diese Regel hindert ein Schiff, das sich auf einer Reise befindet, die nur teilweise durch ein Sondergebiet führt, nicht daran, außerhalb des Sondergebiets nach Regel 9 einzuleiten.

(6) Werden auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Ölspuren bemerkt, so sollen die Regierungen der Vertragsparteien, soweit dies zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen diese Regel oder Regel 9 vorliegt, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen. Die Untersuchung soll insbesondere die Wind- und Seeverhältnisse, den Kurs und die Geschwindigkeit des Schiffes, sonstige mögliche Ursachen der sichtbaren Spuren in der näheren Umgebung und alle in Frage kommenden Aufzeichnungen über das Einleiten von Öl umfassen.

(7) Auffanganlagen innerhalb der Sondergebiete:

a) Gebiet des Mittelmeers, des Schwarzen Meeres und der Ostsee:

- i) Die Regierung jeder Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß bis zum 1. Januar 1977 alle Ölladeplätze und Reparaturhäfen innerhalb des Sondergebiets mit ausreichenden Anlagen zur Aufnahme und zur Behandlung allen schmutzigen Ballast- und Tankwaschwassers aus Öltankschiffen ausgestattet sind. Außerdem müssen alle Häfen innerhalb des Sondergebiets mit ausreichenden Auffanganlagen für sonstige Rückstände und ölhaltige Gemische aus allen Schiffen ausgestattet sein. Diese Anlagen müssen eine ausreichende Kapazität haben, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen.
- ii) Die Regierung jeder Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich Zufahrten zu Seewasserstraßen mit geringer

Tiefe liegen, die eine Verringerung des Tiefgangs durch das Einleiten von Ballast erfordern könnten, verpflichtet sich, die Bereitstellung der unter Buchstabe a Ziffer i genannten Anlagen sicherzustellen, jedoch mit der Einschränkung, daß Schiffe, die Slop oder schmutzigen Ballast einleiten müssen, möglicherweise eine gewisse Verzögerung in Kauf nehmen müssen.

- iii) Zwischen dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens (sofern es vor dem 1. Januar 1977 erfolgt) und dem 1. Januar 1977 müssen Schiffe, solange sie die Sondergebiete befahren, den Vorschriften der Regel 9 entsprechen. Jedoch können die Regierungen der Vertragsparteien, deren Küste an eines der unter diesem Buchstaben genannten Sondergebiete grenzt, ein vor dem 1. Januar 1977, jedoch nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens liegendes Datum bestimmen, von dem an die Vorschriften dieser Regel in bezug auf die betreffenden Sondergebiete wirksam werden,

1. wenn alle erforderlichen Auffanganlagen bis zu diesem Datum bereitgestellt sind;

2. wenn die betreffenden Vertragsparteien der Organisation dieses Datum mindestens sechs Monate im voraus zur Weiterleitung an die anderen Vertragsparteien notifizieren.

- iv) Nach dem 1. Januar 1977 oder dem nach Buchstabe a Ziffer iii festgelegten Datum, sofern es früher liegt, teilt jede Vertragspartei der Organisation zur Übermittlung an die betroffenen Vertragsregierungen alle Fälle mit, in denen Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

b) Gebiet des Roten Meeres und Gebiet der Golfe:

- i) Die Regierung jeder Vertragspartei, deren Küste an die Sondergebiete grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß so bald wie möglich alle Ölladeplätze und Reparaturhäfen innerhalb dieser Sondergebiete mit ausreichenden Anlagen zur Aufnahme und zur Behandlung allen schmutzigen Ballast- und Tankwaschwassers aus Tankschiffen ausgestattet sind. Außerdem müssen alle Häfen innerhalb des Sondergebiets mit ausreichenden Auffanganlagen für sonstige Rückstände und ölhaltige Gemische aus allen Schiffen ausgestattet sein. Diese Anlagen müssen eine ausreichende Kapazität haben, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen.

- ii) Die Regierung jeder Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich Zufahrten zu Seewasserstraßen mit geringer Tiefe liegen, die eine Verringerung des Tiefgangs durch das Einleiten von Ballast erfordern könnten, verpflichtet sich, die Bereitstellung der unter Buchstabe b Ziffer i genannten Anlagen sicherzustellen, jedoch mit der Einschränkung, daß Schiffe, die Slop oder schmutzigen Ballast einleiten müssen, möglicherweise eine gewisse Verzögerung in Kauf nehmen müssen.

- iii) Jede betroffene Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Buchstabe b Ziffern i und ii getroffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften dieser Regel in bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens zwölf Monate im voraus.

- iv) Zwischen dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens und dem so festgesetzten Datum müssen Schiffe, die das Sondergebiet befahren, den Vorschriften der Regel 9 entsprechen.

- v) Nach diesem Datum müssen Öltankschiffe, die in Häfen innerhalb dieser Sondergebiete Ladung aufnehmen, in denen diese Anlagen noch nicht bereitstehen, ebenfalls den Vorschriften dieser Regel voll entsprechen. Jedoch müssen Öltankschiffe, die in diese Sondergebiete einfahren, um dort Ladung aufzunehmen, sich nach besten Kräften bemühen, das Gebiet nur mit sauberem Ballast an Bord zu befahren.
- vi) Nach dem Datum, an dem die Vorschriften für das betreffende Sondergebiet wirksam werden, teilt jede Vertragspartei der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.
- vii) Zumindest die in Regel 12 vorgeschriebenen Auffanganlagen müssen bis zum 1. Januar 1977 oder ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens bereitstehen, je nachdem, welches Datum später liegt.

Regel 11

Ausnahmen

Die Regeln 9 und 10 gelten nicht

- a) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist;
- b) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,
 - i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
 - ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, daß wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- c) für das von der Verwaltung zugelassene Einleiten ölhaltiger Stoffe ins Meer, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung jeder Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

Regel 12

Auffanganlagen

(1) Vorbehaltlich der Regel 10 verpflichtet sich die Regierung jeder Vertragspartei, an Ölladeplätzen, in Reparatürhäfen und anderen Häfen, wo Schiffe ölhaltige Rückstände einzuleiten haben, ausreichende Auffanganlagen für Rückstände und ölhaltige Gemische einzurichten, die bei Öltankschiffen und anderen Schiffen anfallen; diese Anlagen müssen den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe genügen, ohne unangemessene Verzögerungen zu verursachen.

(2) Auffanganlagen nach Absatz 1 sind bereitzustellen

- a) in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, wo Rohöl in Öltankschiffe geladen wird, die unmittelbar vor der Ankunft eine Ballastreife von nicht mehr als 72 Stunden oder nicht mehr als 1200 Seemeilen beendet haben;
- b) in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, wo anderes Öl als Rohöl als Massengut mit einer durchschnittlichen Menge von mehr als 1000 metrischen Tonnen am Tag geladen wird;
- c) in allen Häfen, die über Schiffsreparaturwerften oder Tankreinigungsanlagen verfügen;

- d) in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen, die Schiffe abfertigen, welche mit einem (den) nach Regel 17 erforderlichen Tank(s) für Ölschlamm ausgerüstet sind;
- e) in allen Häfen für ölhaltiges Bilgewasser und sonstige Rückstände, die nicht nach Regel 9 eingeleitet werden können, und
- f) in allen für Massengut bestimmten Ladehäfen für von Tank-Massengutschiffen abgegebene Ölrückstände, die nicht nach Regel 9 eingeleitet werden können.

(3) Die Auffanganlagen müssen folgende Kapazität haben:

- a) Rohölladeplätze müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um Öl und ölhaltige Gemische, die nicht nach Regel 9 Absatz 1 Buchstabe a eingeleitet werden dürfen, aus allen Öltankschiffen aufzunehmen, die Reisen nach Absatz 2 Buchstabe a durchführen.
- b) Die in Absatz 2 Buchstabe b bezeichneten Ladehäfen und Umschlagplätze müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um Öl und ölhaltige Gemische, die nicht nach Regel 9 Absatz 1 Buchstabe a eingeleitet werden dürfen, aus Öltankschiffen aufzunehmen, die anderes Öl als Rohöl als Massengut befördern.
- c) Alle Häfen, die über Schiffsreparaturwerften oder Tankreinigungsanlagen verfügen, müssen ausreichende Auffanganlagen haben, um alle Rückstände und ölhaltigen Gemische, die zwecks Abgabe an Bord behalten werden, von Schiffen vor dem Anlaufen der Werften oder Tankreinigungsanlagen aufzunehmen.
- d) Alle nach Absatz 2 Buchstabe d in Häfen und an Umschlagplätzen bereitgestellten Anlagen müssen ausreichen, um alle nach Regel 17 zurückgehaltenen Rückstände von allen Schiffen aufzunehmen, die aller Voraussicht nach diese Häfen und Plätze anlaufen.
- e) Alle nach dieser Regel in Häfen und an Umschlagplätzen eingerichteten Anlagen müssen ausreichen, um ölhaltiges Bilgewasser und andere Rückstände aufzunehmen, die nicht nach Regel 9 eingeleitet werden dürfen.
- f) Anlagen, die in für Massengut bestimmten Ladehäfen eingerichtet sind, müssen in angemessener Weise den Sonderproblemen von Tank-Massengutschiffen Rechnung tragen.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 vorgeschriebenen Anlagen müssen spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens oder bis zum 1. Januar 1977 eingerichtet sein, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(5) Jede Vertragspartei teilt der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 13

Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast

(1) Jedes neue Öltankschiff von 70 000 und mehr Tonnen dw ist mit Tanks für getrennten Ballast auszustatten und hat den Erfordernissen dieser Regel zu entsprechen.

(2) Die Kapazität der Tanks für getrennten Ballast ist so festzusetzen, daß das Schiff auf Ballastreifen sicher fahren kann, ohne Öltanks für Wasserballast verwenden zu müssen, sofern nicht in Absatz 3 etwas anderes bestimmt ist. In allen Fällen muß jedoch die Kapazität der Tanks für getrennten Ballast mindestens so sein, daß bei jedem Ballastzustand auf jedem Teil der Reise einschließlich des Falles, daß das Schiff zu dem Eigengewicht nur getrennten Ballast mitführt, Tiefgang und Trimm des Schiffes jede der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Der Konstruktionstiefgang mittschiffs (dm) in Meter (ohne Berücksichtigung einer etwaigen Durchbiegung des Schiffes) darf nicht weniger als

$$dm = 2,0 + 0,02 L$$

betragen;

- b) die Tiefgänge am vorderen und hinteren Lot müssen denjenigen entsprechen, die durch den unter Buchstabe a festgelegten Tiefgang mittschiffs (dm) in Verbindung mit einer Hecklastigkeit von höchstens 0,015 L bestimmt sind, und
- c) in jedem Fall darf der Tiefgang am hinteren Lot nicht geringer sein als der Tiefgang, der für ein vollständiges Eintauchen der Schraube(n) notwendig ist.

(3) Ballastwasser darf nicht in Öltanks befördert werden, außer bei Wetterbedingungen, die so ernst sind, daß es nach Auffassung des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, zusätzliches Ballastwasser in Öltanks zu befördern. 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.

(4) Ein Öltankschiff, das nicht nach Absatz 1 mit Tanks für getrennten Ballast versehen zu sein braucht, kann jedoch als Tankschiff mit Tanks für getrennten Ballast eingestuft werden, wenn es als ein Öltankschiff von 150 und mehr Meter Länge voll den Vorschriften der Absätze 2 und 3 entspricht oder wenn es als ein Öltankschiff von weniger als 150 Meter Länge den Anforderungen der Verwaltung in bezug auf die Bedingungen für getrennten Ballast genügt.

Regel 14

Trennung von Öl und Wasserballast

(1) Soweit Absatz 2 nichts anderes bestimmt, darf bei neuen Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 4000 und mehr RT, die keine Öltankschiffe sind, und bei neuen Öltankschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT kein Ballastwasser in Brennstofftanks befördert werden.

(2) Ist es aufgrund ungewöhnlicher Bedingungen oder der Notwendigkeit, große Mengen flüssigen Brennstoffs zu befördern, erforderlich, Ballastwasser in einem Brennstofftank mitzuführen, das kein sauberer Ballast ist, so muß dieses Ballastwasser in Auffanganlagen oder nach Regel 9 unter Verwendung der in Regel 16 Absatz 2 bezeichneten Ausrüstung ins Meer eingeleitet werden; der Vorgang ist in das Öltagebuch einzutragen.

(3) Alle sonstigen Schiffe haben den Vorschriften des Absatzes 1 zu entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist.

Regel 15

Zurückbehalten von Öl an Bord

(1) Vorbehaltlich der Absätze 5 und 6 sind Öltankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 150 und mehr RT mit Vorrichtungen nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 auszurüsten; jedoch finden bei vorhandenen Tankschiffen die Vorschriften über das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und über Slop-tankvorrichtungen erst drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens Anwendung.

(2) a) Es sind geeignete Mittel vorzusehen, um die Ladetanks zu reinigen und die schmutzigen Ballastrückstände und das Tankwaschwasser aus den Ladetanks in einen von der Verwaltung zugelassenen Slop-tank umzupumpen. Bei vorhandenen Öltankschiffen kann ein beliebiger Ladetank zum Slop-tank bestimmt werden.

b) Im Rahmen dieses Systems sind Vorkehrungen zu treffen, um den ölhaltigen Abfall in einen Slop-tank oder eine Reihe von Slop-tanks so umpumpen zu können, daß jeder ins Meer eingeleitete Ausfluß der Regel 9 entspricht.

c) Der Slop-tank oder die Reihe von Slop-tanks müssen eine ausreichende Kapazität haben, um die beim Tankwaschen anfallenden Ölrückstände und schmutzigen Ballastrückstände aufzunehmen; insgesamt muß sie mindestens 3 v. H. der Ladefähigkeit des Schiffes betragen; jedoch kann die Verwaltung 2 v. H. zulassen, wenn nach Regel 13 Tanks für getrennten Ballast vorhanden sind oder wenn keine Vorrichtungen wie Ejektoren vorhanden sind, die neben dem Waschwasser zusätzliches Wasser benötigen. Neue Öltankschiffe mit mehr als 70 000 Tonnen dw müssen mit mindestens zwei Slop-tanks ausgestattet sein.

d) Ein- und Austrittsöffnungen, Schlagschotte oder Kaskaden der Slop-tanks sind so anzuordnen, daß eine übermäßige Bewegung und das Mitführen von Öl oder Emulsion mit dem Wasser vermieden wird.

(3) a) Es ist ein von der Verwaltung zugelassenes Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl einzubauen. 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 die eingeleitete Menge in Liter je Seemeile sowie die eingeleitete Gesamtmenge oder den Ölgehalt und die Einleiterraten ständig aufzeichnet. Diese Aufzeichnung muß Uhrzeit und Datum angeben und mindestens drei Jahre lang aufbewahrt werden. Das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl muß sich einschalten, wenn irgendwelche Ausflüsse ins Meer eingeleitet werden; es muß sicherstellen, daß das Einleiten eines ölhaltigen Gemisches selbsttätig unterbrochen wird, wenn die jeweilige Öl-Einleiterraten den in Regel 9 Absatz 1 Buchstabe a zugelassenen Wert übersteigt. Ein Ausfall dieses Überwachungs- und Kontrollsystems muß das Einleiten unterbrechen und in das Öltagebuch eingetragen werden. Es ist eine handbetätigte Ersatzvorrichtung vorzusehen, die bei einem solchen Ausfall verwendet werden kann; das ausgefallene Gerät ist jedoch in Ordnung zu bringen, bevor das Öltankschiff seine nächste Ballastreife antritt, sofern es sich nicht zu einem Reparaturhafen begibt. Vorhandene Öltankschiffe haben alle vorgenannten Bestimmungen zu erfüllen; jedoch kann die Unterbrechung des Einleitens von Hand erfolgen und die Einleiterraten anhand der Pumpencharakteristik geschätzt werden.

b) Es sind von der Verwaltung zugelassene Meßgeräte zur schnellen und genauen Bestimmung der Grenzfläche zwischen Öl und Wasser in den Slop-tanks vorzusehen, die auch in anderen Tanks verwendet werden können, in denen die Trennung von Öl und Wasser vorgenommen wird und von denen Ausflüsse unmittelbar ins Meer eingeleitet werden sollen.

c) Die Anweisungen für die Bedienung des Systems haben einem von der Verwaltung zugelassenen Betriebshandbuch zu entsprechen. Sie haben sich sowohl auf den handbetätigten als auch auf den selbsttätigen Betrieb zu beziehen und sollen sicherstellen, daß niemals Öl eingeleitet wird, ohne daß den in Regel 9 niedergelegten Voraussetzungen entsprochen wird. **)

(4) Die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 gelten nicht für Öltankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 150 RT, bei denen die Überwachung des Öleinleitens nach Regel 9 durch das Zurückbehalten des Öls an Bord und das spätere Einleiten des gesamten verschmutzten Washwassers in Auffanganlagen erfolgt. Die Gesamtmenge des Öls und des für das Waschen verwendeten Wassers, die in einen Sammel-tank zurückgepumpt wird, ist in das Öltagebuch einzutragen. Diese Gesamtmenge ist in Auffanganlagen einzuleiten, sofern nicht angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzu-

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A. 233 (VII) angenommene Empfehlung über die Internationalen Leistungs- und Prüfungsanforderungen für Öl-Wasser-Separatoranlagen und Ölgehaltsmeßgeräte verwiesen.

**) Es wird auf den von der Internationalen Seeschiffahrtskammer und dem Internationalen Seeschiffahrtsforum der Ölgesellschaften herausgegebenen „Clean Seas Guide for Oil Tankers“ (Leitfaden „Sauberes Meer“ für Öltankschiffe) hingewiesen.

stellen, daß jeder Ausfluß, der ins Meer eingeleitet werden darf, wirksam überwacht wird, damit Regel 9 entsprochen wird.

(5) 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 kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) mitzuführen braucht und mitführt. 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.

(6) Ist nach Auffassung der Organisation die nach Regel 9 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vi erforderliche und in Absatz 3 Buchstabe a bezeichnete Ausrüstung für die Kontrolle des Einleitens leichter Raffinerieerzeugnisse (weißer Öle) nicht verfügbar, so kann die Verwaltung auf die Einhaltung dieser Vorschrift verzichten; jedoch ist das Einleiten nur gemäß den von der Organisation festgelegten Verfahren gestattet, welche die Voraussetzungen der Regel 9 Absatz 1 Buchstabe a mit Ausnahme der Pflicht, ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl in Betrieb zu haben, erfüllen müssen. Die Organisation überprüft die Verfügbarkeit der Ausrüstung in Abständen von höchstens zwölf Monaten.

(7) Die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 gelten nicht für Öltankschiffe, die Asphalt befördern; bei diesen Tankschiffen wird die Überwachung des Einleitens von Asphalt nach Regel 9 dadurch vorgenommen, daß die Asphaltrückstände an Bord zurückgehalten werden und das gesamte verschmutzte Waschwasser in Auffanganlagen eingeleitet wird.

Regel 16

Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl und Öl-Wasser-Separatoranlage

(1) Jedes Schiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT muß mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage oder einem Filtersystem ausgerüstet sein, die Absatz 6 entsprechen. 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) zusätzlich zu den Vorschriften des Absatzes 1 mit einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl, das Absatz 5 entspricht, oder
- b) als Alternative zu den Vorschriften des Absatzes 1 und des Absatzes 2 Buchstabe a mit einer Öl-Wasser-Separatoranlage, die Absatz 6 entspricht, und einem wirksamen Filtersystem, das Absatz 7 entspricht.

(3) Die Verwaltung stellt sicher, daß Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 400 RT, soweit durchführbar, dafür ausgerüstet sind, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten oder sie 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 Überwachungs-

und Kontrollsystem 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 dieses Überwachungs- und Kontrollsystems 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 Öl-Wasser-Separatoranlage oder das Ölfiltersystem muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein und muß sicherstellen, daß jedes ölhaltige Gemisch, das ins Meer eingeleitet wird, nachdem es die Separatoranlage oder das Filtersystem durchlaufen hat, einen Ölgehalt von weniger als 100 ppm aufweist. Bei der Prüfung des Typs dieser Ausrüstung berücksichtigt die Verwaltung die von der Organisation empfohlenen Anforderungen. *)

(7) Das in Absatz 2 Buchstabe b genannte Ölfiltersystem muß von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ und so beschaffen sein, daß es die eingeleitete Flüssigkeit aus dem Separatorsystem aufnimmt und einen Ausfluß erzeugt, dessen Ölgehalt 15 ppm nicht übersteigt. Das System ist mit Alarmvorrichtungen zu versehen, die anzeigen, wenn dieser Wert nicht eingehalten werden kann.

Regel 17

Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm)

(1) Jedes Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT ist mit einem oder mehreren Tanks von angemessener Kapazität entsprechend dem Maschinentyp und der Dauer der Reise auszustatten, welche die ölhaltigen Rückstände (Ölschlamm) aufnehmen, die nicht nach den Vorschriften dieser Anlage auf andere Weise beseitigt werden können, z. B. die Rückstände bei der Reinigung von Treib- und Schmierölen und das Lecköl in den Maschinenräumen.

(2) Bei neuen Schiffen müssen diese Tanks so entworfen und gebaut sein, daß ihre Reinigung und das Einleiten der Rückstände in Auffanganlagen erleichtert werden. Die vorhandenen Schiffe haben dieser Vorschrift zu entsprechen, soweit dies zumutbar und durchführbar ist.

Regel 18

Pump-, Leitungs- und Einleitvorrichtungen bei Öltankschiffen

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

(2) Bei jedem Öltankschiff müssen Rohrleitungen für das Einleiten von nach Regel 9 gestatteten Ausflüssen ins Meer zum offenen Deck oder zur Bordwand oberhalb der Wasserlinie bei größtem Ballasttiefgang geführt werden. Abweichende Leitungssysteme, die nach Absatz 4 Buchstaben a und b betrieben werden können, sind zulässig.

(3) Bei neuen Öltankschiffen ist eine Vorrichtung zum Unterbrechen des Einleitens von Ausflüssen ins Meer von einer Stelle auf dem Oberdeck oder darüber vorzusehen, die so gelegen ist, daß der in Absatz 1 bezeichnete Rohranschluß während des Betriebs und der Ausfluß aus den in Absatz 2 bezeichneten Rohrleitungen visuell überwacht werden können. Die Vorrichtung zum Unterbrechen des Einleitens braucht nicht an der Beobachtungsstelle gelegen zu sein, wenn eine sichere Fernsprech- oder Sprechfunkverbindung zwischen der

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschliefung A. 233 (VII) angenommene Empfehlung über die internationalen Leistungs- und Prüfungsanforderungen für Öl-Wasser-Separatoranlagen und Ölgehaltsmeßgeräte verwiesen.

Beobachtungsstelle und der Stelle zur Überwachung des Einleitens vorhanden ist.

(4) Alles Einleiten hat oberhalb der Wasserlinie zu erfolgen, außer in folgenden Fällen:

- a) Getrennter Ballast und sauberer Ballast können in Häfen oder an der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen unterhalb der Wasserlinie eingeleitet werden.
- b) Vorhandene Schiffe, die ohne bauliche Änderung nicht in der Lage sind, getrennten Ballast oberhalb der Wasserlinie einzuleiten, können ihn unterhalb der Wasserlinie einleiten, sofern eine Überprüfung des Tanks unmittelbar vor dem Einleiten ergeben hat, daß kein Öl vorhanden ist.

Regel 19

Genormter Abflußanschluß

Damit die Rohre der Auffanganlagen mit den Abflußrohren des Schiffes für Rückstände aus den Maschinenraumbilgen verbunden werden können, werden beide Leitungen mit einem genormten Abflußanschlußstück nach Maßgabe der nachstehenden Tabelle ausgestattet:

Normabmessungen der Flansche für Abflußanschlüsse

Beschreibung	Abmessung
Außendurchmesser	215 mm
Innendurchmesser	entsprechend dem Außendurchmesser des Rohres
Lochkreisdurchmesser	183 mm
Schlitze im Flansch	6 Löcher von 22 mm Durchmesser in gleichem Abstand voneinander auf einem Lochkreis mit dem genannten Durchmesser angeordnet und zum äußeren Rand des Flansches offen mit einer Schlitzbreite von 22 mm
Flanschdicke	20 mm
Schrauben und Muttern; Anzahl und Durchmesser	6, jede mit 20 mm Durchmesser und geeigneter Länge

Der Flansch ist so konstruiert, daß er für Rohre bis zu einem Innendurchmesser von 125 mm geeignet ist; er muß aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff mit glatter Oberfläche sein. Dieser Flansch muß zusammen mit einer Dichtung aus ölfestem Werkstoff für einen Betriebsdruck von 6 kg/cm² geeignet sein.

Regel 20

Öltagebuch

(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 als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert ein Öltagebuch nach dem Muster der Anlage III zu führen.

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

- a) bei Öltankschiffen
 - i) Übernahme der Ölladung;
 - ii) Umpumpen von Ölladung während der Reise;
 - iii) Öffnen oder Schließen von Ventilen oder ähnlichen Vorrichtungen, die Ladetanks untereinander verbinden, vor und nach dem Be- und Entladen;

- iv) Öffnen oder Schließen von Verbindungsvorrichtungen zwischen dem Leitungssystem für die Ladung und dem für Seewasserballast;
- v) Öffnen oder Schließen der Übergabeventile des Schiffes vor, während und nach Be- und Entladevorgängen;
- vi) Löschen der Ölladung;
- vii) Füllen von Ladetanks mit Ballast;
- viii) Reinigen von Ladetanks;
- ix) Einleiten von Ballast außer aus Tanks für getrennten Ballast;
- x) Einleiten von Wasser aus Sloptanks;
- xi) Abgabe von Rückständen;
- xii) Einleiten über Bord von Bilgewater, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat, und routinemäßiges Einleiten auf See von Bilgewater, das sich in den Maschinenräumen angesammelt hat;

- b) bei anderen Schiffen als Öltankschiffen
 - i) Füllen von Brennstofftanks oder Ölladeräumen mit Ballast oder Reinigen dieser Tanks oder Räume;
 - ii) Einleiten von Ballast- oder Waschwasser aus den unter Ziffer i bezeichneten Tanks;
 - iii) Abgabe von Rückständen;
 - iv) Einleiten über Bord von Bilgewater, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat, und routinemäßiges Einleiten auf See von Bilgewater, das sich in den Maschinenräumen angesammelt hat.

(3) Im Fall eines Einleitens von Öl oder ölhaltigen Gemischen nach Regel 11 oder im Fall eines unfallbedingten oder durch außergewöhnliche Umstände verursachten Einleitens von Öl, für das jene Regel keine Ausnahme vorsieht, sind in das Öltagebuch die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür einzutragen.

(4) Jeder Vorgang nach Absatz 2 ist unverzüglich vollständig in das Öltagebuch einzutragen, so daß alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Jeder Abschnitt des Buches ist von den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben und vom Kapitän des Schiffes gegenzuzeichnen. Die Eintragungen im Öltagebuch erfolgen in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sowie in englischer oder französischer Sprache bei Schiffen, die ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973) mitführen. Die Eintragungen in einer amtlichen Landessprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sind im Fall einer Streitigkeit oder einer Unstimmigkeit maßgebend.

(5) Das Öltagebuch ist so aufzubewahren, daß es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen ist es an Bord aufzubewahren. Nach der letzten Eintragung muß es drei Jahre lang aufbewahrt werden.

(6) Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Öltagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen oder an ihren der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen überprüfen, daraus Abschriften jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift einer Eintragung im Öltagebuch des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Öltagebuchs und die Anfertigung einer beglaubigten Abschrift durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

Regel 21

Besondere Vorschriften für Bohrinseln und sonstige Plattformen

Feste und schwimmende Bohrinseln, die bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresbodens eingesetzt sind, sowie sonstige Plattformen müssen den Vorschriften dieser Anlage für Schiffe mit einem Bruttorealraumgehalt von 400 und mehr RT, die keine Öltankschiffe sind, entsprechen; jedoch

- sind sie soweit durchführbar mit den in den Regeln 16 und 17 vorgeschriebenen Einrichtungen zu versehen;
- müssen sie über alle Vorgänge, bei denen Öl oder ölhaltiges Gemisch eingeleitet wird, in einer von der Verwaltung zugelassenen Form Buch führen, und
- ist in einem Sondergebiet vorbehaltlich der Regel 11 das Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch ins Meer verboten, es sei denn, daß der Ölgehalt der eingeleiteten Flüssigkeit in unverdünntem Zustand nicht höher ist als 15 ppm.

Kapitel III

Vorschriften zur Verringerung der Ölverschmutzung durch Öltankschiffe infolge von Beschädigungen der Schiffseiten und des Schiffsbodens auf ein Mindestmaß

Regel 22

Angenommene Beschädigung

(1) Zur Berechnung des mutmaßlichen Ölausflusses aus Öltankschiffen werden drei Dimensionen eines Parallepipeds für die Größe der Beschädigung an der Seite und dem Boden des Schiffes wie folgt angenommen. Bei Beschädigungen des Bodens werden zwei Voraussetzungen unterstellt, die für den jeweiligen Bereich des Öltankschiffs gelten.

(a) Beschädigung der Seite

i) Länge (l_c):

$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$, jedoch nicht mehr als 14,5 m

ii) Breite (t_c):

$\frac{B}{5}$, jedoch nicht mehr als 11,5 m

(gemessen von Innenkante Beplattung im rechten Winkel zur Mittellinie in Höhe des Sommerfreibords)

iii) Höhe (v_c):

von der Basislinie ohne Begrenzung nach oben

b) Beschädigung des Bodens

Für 0,3 L vom vorderen Lot

Für jeden anderen Teil des Schiffes

i) Länge (l_s):

$\frac{L}{10}$

$\frac{L}{10}$, jedoch nicht mehr als 5 m

ii) Breite (t_s):

$\frac{B}{6}$, jedoch nicht mehr als 10 m und nicht weniger als 5 m

5 m

iii) Höhe von der Basislinie (v_s):

$\frac{B}{15}$, jedoch nicht mehr als 6 m

(2) Wo die in dieser Regel enthaltenen Symbole in diesem Kapitel erscheinen, haben sie die in dieser Regel festgelegte Bedeutung.

Regel 23

Hypothetischer Ölausfluß

(1) Der hypothetische Ölausfluß im Fall eines Seiten- (O_c) und eines Bodenschadens (O_s) wird nach den folgenden Formeln für die Räume berechnet, die durch eine Beschädigung in dem in Regel 22 festgelegten Ausmaß an allen nur möglichen Stellen entlang der Schiffslänge betroffen werden.

a) bei Seitenschaden:

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

b) bei Bodenschaden:

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

Hierbei bedeuten:

W_i = Inhalt eines Seitentanks in m^3 , der durch die in Regel 22 festgelegte Beschädigung betroffen wird; für einen Tank für getrennten Ballast kann W_i gleich Null gesetzt werden;

C_i = Inhalt eines Mitteltanks in m^3 , der durch die in Regel 22 festgelegte Beschädigung betroffen wird; für einen Tank für getrennten Ballast kann C_i gleich Null gesetzt werden;

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c};$$

wenn b_i gleich oder größer ist als t_c , wird K_i gleich Null gesetzt;

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s};$$

wenn h_i gleich oder größer ist als v_s , wird Z_i gleich Null gesetzt;

b_i = Breite des betreffenden Seitentanks in m, gemessen von Innenkante Beplattung im rechten Winkel zur Mittellinie in Höhe des Sommerfreibords;

h_i = geringste Höhe des betreffenden Doppelbodens in m; ist kein Doppelboden vorhanden, so wird h_i gleich Null gesetzt.

Wo die in diesem Absatz enthaltenen Symbole in diesem Kapitel erscheinen, haben sie die in dieser Regel festgelegte Bedeutung.

(2) Liegt ein Leerraum oder Tank für getrennten Ballast mit einer Länge unter l_c nach Regel 22 zwischen Seitentanks für Öl, so kann der Wert von O_c in Formel (I) so berechnet werden, daß als Inhalt W_i der tatsächliche Inhalt eines dieser Tanks (wenn sie von gleicher Größe sind) oder des kleineren der beiden Tanks (wenn sie von unterschiedlicher Größe sind), die an einen solchen Raum angrenzen, eingesetzt und mit dem unten erläuterten Wert S_i multipliziert wird, wobei für alle anderen von diesem Zusammenstoß betroffenen Seitentanks der tatsächliche Gesamteinhalt einzusetzen ist.

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

Hierbei ist l_i = Länge des betreffenden Leerraums oder Tanks für getrennten Ballast in Meter.

(3) a) Wenn in den darüberliegenden Tanks Ladung befördert wird, dürfen nur solche Doppelbodentanks berücksichtigt werden, die entweder leer oder mit sauberem Wasser gefüllt sind.

b) Wenn sich der Doppelboden nicht über die ganze Länge und Breite des betreffenden Tanks erstreckt, wird der Doppelboden als nicht vorhanden angesehen, und der Inhalt der Tanks über dem Bereich der Beschädigung des Bodens wird in die Formel (II) auch dann eingesetzt, wenn angenommen wird, daß der Tank wegen des teilweise vorhandenen Doppelbodens nicht beschädigt ist.

c) Lenzbrunnen können bei der Bestimmung des Wertes h_i außer acht gelassen werden, sofern sie keine übertrieben große Grundfläche und eine möglichst geringe Tiefe unterhalb

des Tanks haben, die nicht mehr als die halbe Doppelbodenhöhe betragen darf. Ist die Tiefe eines solchen Brunnens größer als die Hälfte der Doppelbodenhöhe, so wird h_1 gleich der um die Tiefe des Brunnens verminderten Doppelbodenhöhe gesetzt.

Rohrleitungen, die an diese Brunnen angeschlossen sind und innerhalb des Doppelbodens liegen, sind mit Ventilen oder anderen Absperrvorrichtungen an der Verbindungsstelle zu dem dazugehörigen Tank zu versehen, um einen Ölausfluß zu vermeiden, falls die Rohrleitungen beschädigt werden. Diese Rohrleitungen sind so hoch wie möglich über dem Schiffsboden anzubringen. Die Ventile sind auf See jederzeit, wenn der Tank Ölladung enthält, geschlossen zu halten; sie dürfen nur für das für das Trimmen des Schiffes erforderliche Umpumpen von Ladung geöffnet werden.

(4) Falls bei einer Beschädigung des Bodens gleichzeitig vier Mitteltanks beschädigt werden, kann der Wert O_s nach der Formel

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

berechnet werden.

(5) Eine Verwaltung kann eine fest eingebaute Einrichtung zum Umpumpen der Ladung als ein Mittel zur Verminderung des Ölausflusses im Fall einer Beschädigung des Bodens anerkennen, wenn diese in jedem Ladetank einen Not-Hochsauger hat, der geeignet ist, aus einem oder mehreren beschädigten Tanks in Tanks für getrennten Ballast oder verfügbare Ladetanks umzupumpen, sofern sichergestellt ist, daß diese Tanks ausreichenden Freiraum haben. Die Anerkennung einer solchen Einrichtung setzt voraus, daß innerhalb von zwei Stunden eine Ölmenge umgepumpt werden kann, die der Hälfte des Inhalts des größten beschädigten Tanks entspricht, und daß eine entsprechende Aufnahmefähigkeit in Ballast- oder Ladetanks vorhanden ist. Die Vergünstigung ist darauf beschränkt, daß der Wert O_s nach der Formel (III) berechnet werden darf. Die Rohrleitungen für die Sauger müssen mindestens in einer Höhe angebracht sein, die nicht geringer ist als die Höhe der Beschädigung des Bodens v_s . Die Verwaltung wird der Organisation zur Weiterleitung an die anderen Vertragsparteien Angaben über die Einrichtungen übermitteln, die sie anerkannt hat.

Regel 24

Begrenzung der Größe und Anordnung der Ladetanks

(1) Jedes neue Öltankschiff muß dieser Regel entsprechen. Jedes vorhandene Öltankschiff muß binnen zwei Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens dieser Regel entsprechen, wenn es einer der folgenden Gruppen angehört:

- a) ein Tankschiff, das nach dem 1. Januar 1977 abgeliefert wird, oder
- b) ein Tankschiff, das die beiden folgenden Bedingungen erfüllt:
 - i) Es wird spätestens am 1. Januar 1977 abgeliefert, und
 - ii) der Bauauftrag wird nach dem 1. Januar 1974 erteilt oder – falls zuvor kein Bauauftrag erteilt wurde – der Kiel wird nach dem 30. Juni 1974 gelegt bzw. das Tankschiff befindet sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand.

(2) Die Ladetanks von Öltankschiffen müssen von solcher Größe und so angeordnet sein, daß der nach Regel 23 berechnete hypothetische Ausfluß O_c oder O_s an jedem beliebigen Ort entlang der Länge des Schiffes den größeren der Werte 30 000 m³ oder $400 \sqrt[3]{dw}$ nicht überschreitet; die Menge des ausfließenden Öls darf jedoch höchstens 40 000 m³ betragen.

(3) Der Inhalt eines einzelnen Seiten-Ölladetanks eines Öltankschiffs darf 75 v. H. des in Absatz 2 festgelegten Grenzwerts des hypothetischen Ölausflusses nicht überschreiten.

Der Inhalt eines einzelnen Mittel-Ölladetanks darf 50 000 m³ nicht überschreiten. Jedoch kann bei Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast im Sinne der Regel 13 der zulässige Inhalt eines Seiten-Ölladetanks, der zwischen zwei Tanks für getrennten Ballast von jeweils mehr als l_c Länge liegt, bis zum Höchstgrenzwert des hypothetischen Ölausflusses heraufgesetzt werden, sofern die Breite der Seitentanks größer ist als t_c .

(4) Die Länge eines Ladetanks darf 10 Meter oder, sofern dieser größer ist, einen der folgenden Werte nicht überschreiten:

- a) wenn kein Längsschott vorhanden ist: 0,1 L
- b) wenn nur ein Mittellängsschott vorhanden ist: 0,15 L
- c) wenn zwei oder mehr Längsschotte vorhanden sind:

i) für Seitentanks: 0,2 L

ii) für Mitteltanks:

1. wenn $\frac{b_i}{B}$ größer als oder gleich $\frac{1}{3}$ ist: 0,2 L

2. wenn $\frac{b_i}{B}$ kleiner als $\frac{1}{3}$ ist:

– wenn kein Mittellängsschott vorhanden ist:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

– wenn ein Mittellängsschott vorhanden ist:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

(5) Um die in den Absätzen 2, 3 und 4 festgesetzten Inhaltsgrenzwerte nicht zu überschreiten, müssen ungeachtet des anerkannten Typs eines etwa eingebauten Umpumpsystems, wenn dieses System zwei oder mehr Ladetanks verbindet, Ventile oder sonstige ähnliche Absperrvorrichtungen vorgesehen sein, um die Tanks voneinander zu trennen. Diese Ventile oder Vorrichtungen müssen geschlossen sein, wenn sich das Tankschiff auf See befindet.

(6) Rohrleitungen, die in einem Abstand von weniger als t_c von der Schiffseite oder von weniger als v_c vom Schiffsboden durch Ladetanks verlaufen, sind mit Ventilen oder ähnlichen Absperrvorrichtungen an der Stelle zu versehen, an der sie zu einem Ladetank hin offen sind. Diese Ventile sind auf See jederzeit geschlossen zu halten, wenn die Tanks Ladungsöl enthalten; sie dürfen nur zu dem für das Trimmen des Schiffes erforderlichen Umpumpen geöffnet werden.

Regel 25

Unterteilung und Stabilität

(1) Jedes neue Öltankschiff muß unter Berücksichtigung einer angenommenen Seiten- oder Bodenbeschädigung nach Absatz 2 bei jedem Betriebstiefgang unter Beachtung des Trimm, der Festigkeit und des spezifischen Gewichts der Ladung den in Absatz 3 festgesetzten Unterteilungs- und Leckstabilitätskriterien entsprechen. Diese Beschädigung wird an allen Stellen der gesamten Schiffslänge wie folgt als möglich unterstellt:

- a) bei Tankschiffen von mehr als 225 Meter Länge an jeder Stelle der Schiffslänge;
- b) bei Tankschiffen zwischen 150 und 225 Meter Länge an jeder Stelle der Schiffslänge, außer wenn ein hinteres oder vorderes Schott beschädigt ist, das den hinten gelegenen Maschinenraum begrenzt. Der Maschinenraum gilt als eine flutbare Abteilung;
- c) bei Tankschiffen, die nicht länger als 150 Meter sind, an jeder Stelle der Schiffslänge zwischen benachbarten Querschotten mit Ausnahme des Maschinenraums. Bei

Tankschiffen, die nicht länger als 100 Meter sind und bei denen nicht allen Vorschriften des Absatzes 3 ohne wesentliche Beeinträchtigung des Schiffsbetriebs entsprochen werden kann, können die Verwaltungen Lockerungen dieser Vorschriften zulassen.

Ballastbedingungen, bei denen das Tankschiff außer ölhaltigen Rückständen kein Öl in Ladetanks befördert, bleiben unberücksichtigt.

(2) Für Ausmaß und Art der angenommenen Beschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Das Ausmaß der Seiten- oder Bodenbeschädigung entspricht der Regel 22; jedoch ist die Länge der Bodenbeschädigung innerhalb von 0,3 L vom vorderen Lot dieselbe wie die einer Seitenbeschädigung nach Regel 22 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i. Führt eine Beschädigung geringeren Ausmaßes zu einer ernsteren Lage, so wird diese Beschädigung angenommen.
- b) Sind bei einer angenommenen Beschädigung nach Absatz 1 Buchstaben a und b Querschotte betroffen, so müssen wasserdichte Querschotte in einem Abstand angeordnet sein, der mindestens der Länge des angenommenen Schadens nach Buchstabe a entspricht, um als wirksam zu gelten. Sind Querschotte in geringerem Abstand angeordnet, so werden zur Bestimmung der gefluteten Abteilungen eines oder mehrere dieser Schotte innerhalb dieser Beschädigungslänge als nicht vorhanden angesehen.
- c) Wird eine Beschädigung zwischen benachbarten wasserdichten Schotten nach Absatz 1 Buchstabe c angenommen, so wird kein Hauptquerschott oder kein Querschott, das Seitentanks oder Doppelbodentanks begrenzt, als beschädigt angenommen, sofern nicht
 - i) der Abstand zwischen den benachbarten Schotten weniger als die Länge des angenommenen Schadens nach Buchstabe a beträgt oder
 - ii) ein Querschott eine Stufe oder Nische von mehr als 3,05 Meter Länge aufweist, die innerhalb des Einbruchbereichs der angenommenen Beschädigung liegt. Die durch das hintere Pieksschott und die hintere Piekstankdecke gebildete Stufe gilt nicht als Stufe im Sinne dieser Regel.
- d) Liegen Rohrleitungen, Schächte oder Tunnel innerhalb des angenommenen Schadensbereichs, so sind Vorkehrungen zu treffen, damit ein Fluten nicht auf andere Abteilungen als diejenigen übergreifen kann, die für jeden Schadensfall als flutbar angenommen wurden.

(3) Öltankschiffe genügen den Leckstabilitätskriterien, wenn sie folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) Die unter Berücksichtigung der Tiefertauchung, der Krängung und des Trimmis ermittelte Wasserlinie muß unterhalb des unteren Randes jener Öffnung liegen, durch die ein fortgesetztes Fluten erfolgen kann. Dazu zählen Luftrohre und Öffnungen, die durch wasserdichte Türen oder Lukendeckel verschließbar sind; Öffnungen, die durch wasserdichte Mannlochdeckel, bündige Decksverschlüsse, kleine wasserdichte Ladetanklukendeckel, welche die Wasserdichtigkeit des Decks nicht beeinträchtigen, ferngesteuerte wasserdichte Gleittüren und nicht zu öffnende runde Schiffsfenster geschlossen werden, können angenommen werden.
- b) Im Endstadium des Flutens darf der durch unsymmetrisches Fluten eintretende Krängungswinkel 25° nicht überschreiten; allerdings kann dieser Winkel bis zu 30° vergrößert werden, solange Seite Deck nicht eintaucht.
- 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 restli-

che aufrichtende Hebelarm dabei mindestens 0,1 Meter beträgt. Die Verwaltung hat eine mögliche Gefährdung zu berücksichtigen, die durch geschützte oder ungeschützte Öffnungen entsteht, wenn diese im Bereich der Reststabilität vorübergehend eintauchen können.

- d) Die Verwaltung hat sich zu vergewissern, daß die Stabilität während der Zwischenstadien des Flutens ausreicht.

(4) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind durch Berechnungen zu bestätigen, welche die Konstruktionsmerkmale des Schiffes, die Anordnung, die Form und den Inhalt der beschädigten Abteilungen sowie die Verteilung, das spezifische Gewicht und die freie Oberflächenwirkung der Flüssigkeiten berücksichtigen. Die Berechnungen müssen sich auf folgende Faktoren gründen:

- a) Jeder leere oder teilweise gefüllte Tank, das spezifische Gewicht der Ladungen sowie jeder Ausfluß von Flüssigkeiten aus beschädigten Abteilungen sind zu berücksichtigen.
- b) Die Flutbarkeit wird wie folgt angenommen:

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

*) Es wird die Flutbarkeit gewählt, die zu den strengeren Vorschriften führt.

**) Die Flutbarkeit der teilweise gefüllten Abteilungen hat der Menge der beförderten Flüssigkeit zu entsprechen.

- c) Der Auftrieb von Aufbauten unmittelbar oberhalb der Seitenbeschädigung bleibt unberücksichtigt. Die ungefluteten Teile der Aufbauten außerhalb des Schadensbereichs können jedoch berücksichtigt werden, sofern sie von dem beschädigten Raum durch wasserdichte Schotte getrennt sind und sofern den Vorschriften des Absatzes 3 Buchstabe a hinsichtlich dieser unbeschädigten Räume entsprochen ist. Wasserdichte Hängetüren können in wasserdichten Schotten in den Aufbauten zugelassen werden.
- d) Der Einfluß freier Oberflächen wird bei einem Krängungswinkel von 5° für jede einzelne Abteilung berücksichtigt. Die Verwaltung kann verlangen oder zulassen, daß die Berechnungen für freie Oberflächen für teilweise gefüllte Tanks mit einem größeren Krängungswinkel als 5° berechnet werden.
- e) Bei der Berechnung des Einflusses der freien Oberflächen verbrauchbarer Flüssigkeiten wird angenommen, daß bei jeder Art von Flüssigkeit mindestens ein Seitentankpaar oder ein einziger Mitteltank eine freie Oberfläche hat; es wird der Tank oder das Tankpaar berücksichtigt, bei denen der Einfluß freier Oberflächen am größten ist.

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

- a) notwendige Informationen über das Laden und die Verteilung der Ladung, um die Einhaltung dieser Regel sicherzustellen, sowie
- b) Angaben über die Fähigkeit des Schiffes, den in dieser Regel festgelegten Leckstabilitätskriterien zu entsprechen, einschließlich der Wirkung von Lockerungen, die gegebenenfalls nach Absatz 1 Buchstabe c zugelassen worden sind.

Anhang I

Liste der Öle *)

Asphaltlösungen

Mischstoffe
Dachflußmittel
Destillationsrückstände

Öle

geklärt
Rohöl
Rohöl enthaltende Gemische
Dieselöl
Heizöl Nr. 4
Heizöl Nr. 5
Heizöl Nr. 6
Rückstandsheizöl
Straßenöl
Transformatoröl
aromatisches Öl (ausgenommen Pflanzenöl)
Schmieröle und Mischstoffe
Mineralöl
Motorenöl
Durchdringungsöl
Spindelöl
Turbinenöl

Destillate

einfach destilliert
im Kurzwegverfahren gewonnene
Sammeldestillate

Gasöl

Krackgasöl

Benzinmischstoffe

Alkylat-Treibstoff
Reformate
Polymer-Treibstoff

Benzine

Natargasolin
Kraftfahrzeugbenzin
Flugzeugbenzin
einfach destilliert
Heizöl Nr. 1 (Kerosin)
Heizöl Nr. 1-D
Heizöl Nr. 2
Heizöl Nr. 2-D

Treibstoffe für Düsenflugzeuge

JP-1 (Kerosin)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosin, schwer)
Turbinentreibstoff
Kerosin
Lackbenzin

Schwerbenzin

Lösungsmittel
Petroleum
Herzschnitt-Destillatöl

*) Die Liste der Öle ist nicht unbedingt als umfassend zu betrachten

Anhang II

Muster eines Zeugnisses

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (1973)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Namen der Regierung von

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

durch

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoreaumgehalt

Schiffstyp:

Öltankschiff einschließlich Tank-Massengutschiff *)

Asphalttransportschiff *)

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

Sonstiges Schiff *)

Neues/vorhandenes Schiff *)

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen größeren Umbau:

.....
Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder an dem ein größerer Umbau begonnen wurde:

.....
Datum der Ablieferung oder des Abschlusses eines größeren Umbaus:

.....
*) Nichtzutreffendes streichen

Teil A – Alle Schiffe

Das Schiff ist ausgerüstet mit:

bei Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 400 und mehr RT:

- a) einer Öl-Wasser-Separatoranlage *) (die einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 100 ppm erzeugt) oder
- b) einem Ölfiltersystem *) (das einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 100 ppm erzeugt)

bei Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT:

- c) einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl *) (zusätzlich zu der unter den Buchstaben a und b vorgesehenen Ausrüstung) oder
- d) einer Öl-Wasser-Separatoranlage und einem Ölfiltersystem *) (die einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm erzeugen) anstelle der unter den Buchstaben a und b vorgesehenen Ausrüstung.

Einzelheiten der Vorschriften, von denen es nach Regel 2 Absatz 2 und Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a der Anlage I des Übereinkommens befreit ist:

Bemerkungen:

*) Nichtzutreffendes streichen

Teil B – Öltankschiffe ¹⁾ ²⁾

Tragfähigkeit metrische Tonnen. Schiffslänge Meter. Es wird bescheinigt, daß dieses Schiff

- a) gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Übereinkommens gebaut werden muß und diesen Vorschriften entspricht ³⁾;
- b) nicht gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Übereinkommens gebaut zu werden braucht ³⁾;
- c) nicht gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Übereinkommens gebaut zu werden braucht, diesen Vorschriften jedoch entspricht ³⁾.

Die Kapazität der Tanks für getrennten Ballast beträgt Kubikmeter und entspricht den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Übereinkommens.

Der getrennte Ballast ist wie folgt verteilt:

Tank	Menge	Tank	Menge

¹⁾ Dieser Teil soll für Öltankschiffe einschließlich Tank-Massengutschiffe und Asphalttransportschiffe ausgefüllt werden; diejenigen Eintragungen, die in Frage kommen, sollen für andere Schiffe als Öltankschiffe ausgefüllt werden, die dazu gebaut sind und verwendet werden, Öl als Massengut mit einer Gesamtkapazität von 200 Kubikmeter oder mehr zu befördern.

²⁾ Diese Seite braucht in einem Zeugnis, das für andere Schiffe als die in Anmerkung 1 bezeichneten ausgestellt wird, nicht enthalten zu sein.

³⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Hiermit wird bescheinigt,

daß das Schiff bezüglich der Verhütung der Verschmutzung durch Öl nach Regel 4 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe besichtigt worden ist und

daß die Besichtigung gezeigt hat, daß Bauausführung, Ausrüstung, Vorrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe des Schiffes sowie deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und das Schiff den in Frage kommenden Vorschriften der Anlage I des Übereinkommens entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis

vorbehaltlich einer (mehrerer) Zwischenbesichtigung(en) im Abstand von

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

..... 19.....

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

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

Vermerk für vorhandene Schiffe ⁴⁾

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff so ausgerüstet ist, daß es den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe entspricht, die auf vorhandene Schiffe drei Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens Anwendung finden.

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Ort des Vermerks

Datum des Vermerks

Zwischenbesichtigung

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer nach Regel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Anlage I des Übereinkommens erforderlichen Zwischenbesichtigung festgestellt wurde, daß dieses Schiff und sein Zustand den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entsprechen.

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Ort

Datum

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Ort

Datum

Nach Regel 8 Absätze 2 und 4 der Anlage I des Übereinkommens wird die Geltungsdauer dieses Zeugnisses verlängert bis

.....

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Ort

Datum

⁴⁾ Diese Eintragung braucht nur in dem ersten für jedes Schiff ausgestellten Zeugnis enthalten zu sein.

Anhang III
Muster eines Öltagebuchs
Öltagebuch
I – für Öltankschiffe ¹⁾

Name des Schiffes

Gesamtladefähigkeit des Schiffes in Kubikmeter

Reise von (Datum) bis (Datum)

a) Übernahme der Ölladung

1. Datum und Ort der Übernahme			
2. Sorten des übernommenen Öls			
3. Bezeichnung des (der) beladenen Tanks			
4. Schließen der in Frage kommenden Ladetankventile und Absperrventile bei Beendigung der Übernahme ²⁾			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Übergabeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Querverbindungen bei Beendigung der Übernahme fest geschlossen oder abgesperrt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

b) Umpumpen von Ölladung während der Reise

5. Datum des Umpumpens			
6. Bezeichnung des (der) Tanks	i)	von	
	ii)	nach	
7. Wurde(n) der (die) Tank(s) unter Nummer 6 Ziffer i geleert?			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Übergabeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Querverbindungen bei Beendigung des Umpumpens fest geschlossen oder abgesperrt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

¹⁾ Dieser Teil soll für Öltankschiffe einschließlich Tank-Massengutschiffe und Asphalttransportschiffe ausgefüllt werden; diejenigen Eintragungen, die in Frage kommen, sollen für andere Schiffe als Öltankschiffe ausgefüllt werden, die dazu gebaut sind und verwendet werden, Öl als Massengut mit einer Gesamtkapazität von 200 Kubikmeter und mehr zu befördern. Dieser Teil braucht in einem Öltagebuch, das für andere Schiffe als die oben genannten ausgestellt wird, nicht enthalten zu sein.
²⁾ In Frage kommende Ventile und ähnliche Vorrichtungen sind diejenigen, die in Regel 20 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii, Regel 23 und Regel 24 der Anlage I des Übereinkommens bezeichnet sind.

c) Löschen der Ölladung

8. Datum und Ort des Löschens			
9. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks			
10. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert?			
11. Öffnen der in Frage kommenden Ladetankventile und Absperrventile vor dem Löschen ²⁾			
12. Schließen der in Frage kommenden Ladetankventile und Absperrventile bei Beendigung des Löschens ²⁾			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Übergabeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Querverbindungen bei Beendigung des Löschens fest geschlossen oder abgesperrt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

d) Füllen von Ladetanks mit Ballast

13. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			
14. Datum und Schiffposition bei Beginn des Füllens			
15. Bei Betätigung der Ventile zwischen Ladungsleitungen und getrennten Ballastleitungen sind Uhrzeit, Datum und Schiffposition bei a) Öffnen und b) Schließen der Ventile anzugeben			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Übergabeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Querverbindungen bei Beendigung des Füllens mit Ballast fest geschlossen oder abgesperrt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

e) Reinigung von Ladetanks

16. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks			
17. Datum und Dauer der Reinigung			
18. Reinigungsmethoden ³⁾			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

²⁾ In Frage kommende Ventile und ähnliche Vorrichtungen sind diejenigen, die in Regel 20 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii, Regel 23 und Regel 24 der Anlage I des Übereinkommens bezeichnet sind.

³⁾ Abspritzen von Hand, maschinelles Waschen und/oder chemische Reinigung. Bei chemischer Reinigung sollen die betreffende Chemikalie und die verwendete Menge angegeben werden.

f) Einleiten von schmutzigem Ballast

19. Bezeichnung des (der) Tanks			
20. Datum und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens ins Meer			
21. Datum und Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens ins Meer			
22. Geschwindigkeit(en) des Schiffes beim Einleiten			
23. Ins Meer eingeleitete Menge			
24. Menge des verschmutzten Wassers, das in den (die) Slop tank(s) gepumpt wurde (Bezeichnung des (der) Slop tanks)			
25. (Gegebenenfalls) Datum und Ort des Einleitens in Auffanganlagen an Land			
26. Wurde ein Teil des Einleitens bei Dunkelheit durchgeführt? Wenn ja, wie lange?			
27. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?			
28. Wurde im Einleitgebiet Öl auf der Wasseroberfläche bemerkt?			

Datum der Eintragung

Verantwortlicher Offizier

Kapitän

g) Einleiten von Wasser aus Slop tanks

29. Bezeichnung des (der) Slop tanks			
30. Zeit zum Setzen seit dem letzten Einpumpen von Rückständen oder			
31. Zeit zum Setzen seit dem letzten Einleiten			
32. Datum, Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens			
33. Bestimmung des Gesamtinhalts bei Beginn des Einleitens			
34. Bestimmung der Öl/Wasser-Trennfläche bei Beginn des Einleitens			
35. Eingeleitete Hauptmenge und Einletrate			
36. Eingeleitete Restmenge und Einletrate			
37. Datum, Uhrzeit und Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens			
38. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens			
39. Bestimmung der Öl-/Wasser-Trennfläche bei Beendigung des Einleitens			
40. Wurde ein Teil des Einleitens bei Dunkelheit durchgeführt? Wenn ja, wie lange?			
41. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?			
42. Wurde im Einleitgebiet Öl auf der Wasseroberfläche bemerkt?			

Datum der Eintragung

Verantwortlicher Offizier

Kapitän

h) Abgabe oder Beseitigung von Rückständen

43. Bezeichnung des (der) Tanks			
44. Aus jedem Tank abgegebene Menge			
45. Methode der Abgabe oder Beseitigung des Rückstands: a) Auffanganlagen b) Mit Ladung vermischt c) In einen (mehrere) andere(n) Tank(s) umgepumpt (Bezeichnung des (der) Tanks) d) Sonstige Methode (welche)			
46. Datum und Ort der Abgabe des Rückstands			

Datum der Eintragung

Verantwortlicher Offizier

Kapitän

i) Einleiten von in Ladetanks befindlichem sauberem Ballast

47. Datum und Schiffposition bei Beginn des Einleitens des sauberen Ballasts			
48. Bezeichnung des (der) Tanks, aus dem (denen) eingeleitet wurde			
49. War(en) der (die) Tank(s) bei Beendigung des Einleitens leer?			
50. Schiffposition bei Beendigung des Einleitens, wenn sie sich von 47 unterscheidet			
51. Wurde ein Teil des Einleitens bei Dunkelheit durchgeführt? Wenn ja, wie lange?			
52. Wurden der Ausfluß und die Wasseroberfläche im Einleitgebiet ordnungsgemäß überwacht?			
53. Wurde im Einleitgebiet Öl auf der Wasseroberfläche bemerkt?			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

j) Einleiten über Bord von ölhaltigem Bilgewasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat *)

54. Hafen			
55. Aufenthaltsdauer			
56. Beseitigte Menge			
57. Datum und Ort der Beseitigung			
58. Methode der Beseitigung (Angabe, ob ein Separator verwendet wurde)			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

k) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl

59. Datum und Uhrzeit des Vorfalls			
60. Ort oder Schiffposition zur Zeit des Vorfalls			
61. Ungefähre Menge und Sorte des Öls			
62. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

*) Bei automatisch anspringender Pumpe, die ständig durch einen Separator einleitet, genügt es, täglich einzutragen: „Automatisches Einleiten aus den Bilgen durch einen Separator“.

- l) War das Ölüberwachungs- und -kontrollsystem während des Einleitens über Bord irgendwann außer Betrieb? Wenn ja, Angabe von Uhrzeit und Datum des Ausfalls und Uhrzeit und Datum der Instandsetzung sowie Bestätigung, daß der Ausfall auf ein Versagen der Anlage zurückzuführen war; nach Möglichkeit Angabe der Ursache

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

- m) Weitere Betriebsvorgänge und allgemeine Bemerkungen

Für Öltankschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 150 RT, die nach Regel 15 Absatz 4 der Anlage I des Übereinkommens betrieben werden, soll die Verwaltung ein geeignetes Öltagebuch erarbeiten.

Für Asphalttransportschiffe kann die Verwaltung auf der Grundlage der Buchstaben a, b, c, e, h, j, k und m dieses Musters eines Öltagebuchs ein gesondertes Öltagebuch erarbeiten.

II – Für andere Schiffe als Öltankschiffe

Name des Schiffes

Betriebsvorgänge von (Datum) bis (Datum)

- a) Füllen der Brennstofftanks mit Ballast oder Reinigung der Tanks

1. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			
2. Wurden sie gereinigt, seit sie das letztemal Öl enthielten? Wenn nicht, Sorte des vorher beförderten Öls			
3. Datum und Schiffposition bei Beginn der Reinigung			
4. Datum und Schiffposition bei Beginn des Füllens mit Ballast			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

- b) Einleiten von schmutzigem Ballast- oder Reinigungswasser aus den unter Buchstabe a erwähnten Tanks

5. Bezeichnung des (der) Tanks			
6. Datum und Schiffposition bei Beginn des Einleitens			
7. Datum und Schiffposition bei Beendigung des Einleitens			
8. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens			
9. Einleitmethode (Angabe, ob in Auffanganlage oder durch eingebaute Ausrüstung)			
10. Eingeleitete Menge			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

c) Abgabe oder Beseitigung von Rückständen

11. Menge des an Bord behaltenen Rückstands			
12. Methoden der Abgabe oder Beseitigung des Rückstands: a) Auffanganlagen b) Mit der nächsten Brennstoffmenge vermischt c) In einen (mehrere) andere(n) Tank(s) umgepumpt d) Sonstige Methode (welche)			
13. Datum und Ort der Abgabe des Rückstands			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

d) Einleiten über Bord von ölhaltigem Bilgewasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat ⁵⁾

14. Hafen			
15. Aufenthaltsdauer			
16. Eingeleitete Menge			
17. Datum und Ort des Einleitens			
18. Methode des Einleitens: a) Durch eine Öl-Wasser-Separatoranlage b) Durch ein Ölfiltersystem c) Durch eine Öl-Wasser-Separatoranlage und ein Ölfiltersystem d) In Auffanganlagen			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

e) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl

19. Datum und Uhrzeit des Vorfalls			
20. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls			
21. Ungefähre Menge und Sorte des Öls			
22. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen			

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

⁵⁾ Bei automatisch anspringender Pumpe, die ständig durch einen Separator einleitet, genügt es, täglich einzutragen: „Automatisches Einleiten aus den Bilgen durch einen Separator“.

- f) War das vorgeschriebene Ölüberwachungs- und -kontrollsystem während des Einleitens über Bord irgendwann außer Betrieb? Wenn ja, Angabe von Uhrzeit und Datum des Ausfalls und Uhrzeit und Datum der Instandsetzung sowie Bestätigung, daß der Ausfall auf ein Versagen der Anlage zurückzuführen war; nach Möglichkeit Angabe der Ursache.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

- g) Neue Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 4 000 und mehr RT:

Wurde schmutziger Ballast in Brennstofftanks befördert?

Ja/Nein

Wenn ja, Angabe, welche Tanks damit gefüllt wurden, und der Methode des Einleitens des schmutzigen Ballasts

.....

.....

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

- h) Weitere Betriebsvorgänge und allgemeine Bemerkungen

.....

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

Anlage II

Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

Regel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Chemikaliertankerschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt ein „Öltankerschiff“ im Sinne der Anlage I, wenn dieses als Ladung oder Teil der Ladung schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördert.
2. Der Ausdruck „sauberer Ballast“ bezeichnet Ballast, der in einem Tank befördert wird, der, seitdem er das letzte Mal zur Beförderung einer Ladung verwendet wurde, die einen Stoff der Gruppe A, B, C oder D enthielt, gründlich gereinigt wurde, aus dem die dabei anfallenden Rückstände eingeleitet wurden und der nach den entsprechenden Vorschriften dieser Anlage geleert wurde.
3. Der Ausdruck „getrennter Ballast“ bezeichnet Ballastwasser, das in einen Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast oder anderen Ladungen als Öl oder schädliche flüssige Stoffe dient, wie sie jeweils in den Anlagen definiert sind, und der vollständig von dem Ladungs- und Brennstoffsystem getrennt ist.
4. Der Ausdruck „nächstgelegenes Land“ entspricht der Begriffsbestimmung in Regel 1 Nummer 9 der Anlage I.
5. Der Ausdruck „flüssige Stoffe“ bezeichnet Stoffe, die bei einer Temperatur von 37,8 °C einen Dampfdruck von höchstens 2,8 kp/cm² haben.
6. Der Ausdruck „schädlicher flüssiger Stoff“ bezeichnet einen Stoff, der in Anhang II aufgeführt oder nach Regel 3 Absatz 4 vorläufig in die Gruppe A, B, C oder D eingestuft ist.
7. Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer obligatorischer Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe erforderlich ist.

Sondergebiete sind

- a) das Ostseegebiet und
 - b) das Gebiet des Schwarzen Meeres.
8. Der Ausdruck „Ostseegebiet“ entspricht der Begriffsbestimmung in Regel 10 Nummer 1 Buchstabe b der Anlage I.
 9. Der Ausdruck „Gebiet des Schwarzen Meeres“ entspricht der Begriffsbestimmung in Regel 10 Nummer 1 Buchstabe c der Anlage I.

Regel 2

Anwendung

(1) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern.

(2) Wird eine Ladung, die unter Anlage I fällt, in einem Laderaum eines Chemikaliertankerschiffs befördert, so gelten auch die entsprechenden Vorschriften der Anlage I.

(3) Regel 13 dieser Anlage gilt nur für Schiffe, die Stoffe befördern, welche für Zwecke der Überwachung des Einleitens in Gruppe A, B oder C eingestuft sind.

Regel 3

Einteilung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe

(1) Für die Zwecke der Regeln dieser Anlage mit Ausnahme der Regel 13 werden schädliche flüssige Stoffe in folgende vier Gruppen eingeteilt:

- a) Gruppe A – Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres ernstlich schädigen würden und die daher die Anwendung strenger Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.
- b) Gruppe B – Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres schädigen würden und die daher die Anwendung besonderer Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen.
- c) Gruppe C – Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig schädigen würden und die daher eine besondere Handhabung erfordern.
- d) Gruppe D – Schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine noch erkennbare Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig beeinträchtigen würden und die daher bei der Handhabung einer gewissen Aufmerksamkeit bedürfen.

(2) Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe sind in Anhang I enthalten.

(3) Eine Liste der als Massengut beförderten und gegenwärtig eingestuften schädlichen flüssigen Stoffe, die dieser Anlage unterliegen, ist in Anhang II enthalten.

(4) Ist die Beförderung eines flüssigen Stoffes als Massengut geplant, der noch nicht nach Absatz 1 eingestuft oder nach Maßgabe der Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden ist, so legen die Regierungen der an der geplanten Verschiffung beteiligten Vertragsparteien einvernehmlich eine vorläufige Bewertung für die geplante Verschiffung aufgrund der in Absatz 2 bezeichneten Richtlinien fest. Bis zur Erzielung eines vollständigen Einvernehmens zwischen den beteiligten Regierungen

wird der Stoff unter den strengsten der vorgeschlagenen Bedingungen befördert. So bald wie möglich, spätestens jedoch neunzig Tage nach der ersten Beförderung, teilt die betreffende Verwaltung dies der Organisation mit und stellt ihr nähere Angaben über den Stoff und die vorläufige Bewertung zur umgehenden Weiterleitung an alle Vertragsparteien zur Kenntnisnahme und Prüfung zur Verfügung. Die Regierung jeder Vertragspartei kann innerhalb von neunzig Tagen der Organisation ihre Stellungnahmen im Hinblick auf die Bewertung des Stoffes übermitteln.

Regel 4

Sonstige flüssige Stoffe

(1) Die in Anhang III aufgeführten Stoffe wurden beurteilt, und es wurde festgestellt, daß sie nicht in die Gruppen A, B, C und D im Sinne der Regel 3 Absatz 1 fallen, weil sie gegenwärtig nicht als schädlich für die menschliche Gesundheit, die Schätze des Meeres, die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres angesehen werden, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden.

(2) Das Einleiten von Bilge- oder Ballastwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die nur in Anhang III aufgeführte Stoffe enthalten, unterliegt keiner Vorschrift dieser Anlage.

(3) Das Einleiten sauberen Ballasts oder getrennten Ballasts ins Meer unterliegt keiner Vorschrift dieser Anlage.

Regel 5

Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe

Stoffe der Gruppen A, B und C außerhalb von Sondergebieten und Stoffe der Gruppe D in allen Gebieten

Vorbehaltlich der Regel 6 gilt folgendes:

(1) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, ausgewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände in eine Auffanganlage eingeleitet werden, bis die Konzentration des Stoffes in dem Ausfluß in die Anlage bei oder unter der für diesen Stoff in Spalte III des Anhangs II vorgeschriebenen Restkonzentration liegt und bis der Tank leer ist. Sofern der dann noch in dem Tank verbleibende Rückstand danach durch Hinzufügen einer Wassermenge von mindestens 5 v. H. des Gesamtinhalts des Tanks verdünnt wird, kann er in das Meer eingeleitet werden, wenn auch alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinflüsse zu berücksichtigen ist, und
- c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(2) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

- b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;
- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinflüsse zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(3) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 10 ppm nicht überschreitet;
- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 3 Kubikmeter oder 1/1000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinflüsse zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(4) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe D im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe d oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- b) die Gemische haben eine Konzentration von höchstens einem Teil des jeweiligen Stoffes auf zehn Teile Wasser, und
- c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land.

(5) Von der Verwaltung zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen. Ist danach ein Auswaschen des Tanks erforderlich, so hat das Einleiten des dabei

anfallenden Tankwaschwassers ins Meer nach Absatz 1, 2, 3 oder 4 zu erfolgen.

(6) Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

Stoffe der Gruppen A, B und C innerhalb von Sondergebieten

Vorbehaltlich der Regel 6 gilt folgendes:

(7) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, ausgewaschen werden, so werden die dabei anfallenden Rückstände in eine Auffanganlage eingeleitet, welche die an das Sondergebiet angrenzenden Staaten nach Regel 7 einrichten, bis die Konzentration des Stoffes in dem Ausfluß in die Anlage bei oder unter der für diesen Stoff in Spalte IV des Anhangs II vorgeschriebenen Restkonzentration liegt und bis der Tank leer ist. Sofern der dann noch in dem Tank verbleibende Rückstand danach durch Hinzufügen einer Wassermenge von mindestens 5 v. H. des Gesamtinhalts des Tanks verdünnt wird, kann er in das Meer eingeleitet werden, wenn auch alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(8) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe b oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Der Tank wurde nach dem Lenzen mit einer Wassermenge von mindestens 0,5 v. H. seines Gesamtinhalts ausgewaschen, und die dabei anfallenden Rückstände wurden in eine Auffanganlage eingeleitet, bis der Tank leer war;
- b) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- c) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten und Auswaschen sind von der Verwaltung zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(9) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne der Regel 3 Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;
- b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung zugelassen. Diese Verfahren und Vorkehrungen beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einletrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;
- c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den unter Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;
- d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und
- e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(10) Von der Verwaltung zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Diese Verfahren beruhen auf von der Organisation erarbeiteten Normen. Ist danach ein Auswaschen des Tanks erforderlich, so hat das Einleiten des dabei anfallenden Tankwaschwassers ins Meer nach Absatz 7, 8 oder 9 zu erfolgen.

(11) Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Regel 4 Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

(12) Diese Regel verbietet nicht, daß ein Schiff die Rückstände von Ladung der Gruppe B oder C an Bord behält und außerhalb eines Sondergebiets nach Absatz 2 bzw. 3 ins Meer einleitet.

(13) a) Die Regierung der Vertragsparteien, deren Küsten an ein bestimmtes Sondergebiet grenzen, setzen gemeinsam einen Zeitpunkt fest, bis zu dem die Vorschrift der Regel 7 Absatz 1 erfüllt ist und von dem an die Vorschriften der Absätze 7, 8, 9 und 10 hinsichtlich des betreffenden Gebiets in Kraft treten, und notifizieren der Organisation diesen Zeitpunkt mindestens sechs Monate im voraus. Die Organisation notifiziert diesen Zeitpunkt umgehend allen Vertragsparteien.

b) Liegt der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens vor dem nach Buchstabe a festgesetzten Zeitpunkt, so finden die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3 in der Zwischenzeit Anwendung.

Regel 6

Ausnahmen

Regel 5 gilt nicht

- a) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist,
- b) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung,
 - i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und

- ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, daß wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder
- c) für das von der Verwaltung zugelassene Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu verringern. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung der Regierung, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

Regel 7

Auffanganlagen

(1) Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, die Einrichtung von Auffanganlagen entsprechend den Erfordernissen der ihre Häfen, Umschlagplätze oder Reparatürhäfen benutzenden Schiffe wie folgt sicherzustellen:

- a) Lade- und Löschhäfen sowie Umschlagplätze müssen mit Anlagen ausgestattet sein, die ohne unangemessene Verzögerung für die Schiffe diejenigen schädliche flüssige Stoffe enthaltenden Rückstände und Gemische aufnehmen können, die infolge der Anwendung dieser Anlage auf den sie befördernden Schiffen zur Beseitigung zurückbleiben, und
- b) Reparatürhäfen, in denen Reparaturen an Chemikalienschiffen vorgenommen werden, müssen mit Anlagen ausgestattet sein, die schädliche flüssige Stoffe enthaltende Rückstände und Gemische aufnehmen können.

(2) Die Regierung jeder Vertragspartei bestimmt, welche Arten von Anlagen für die Zwecke des Absatzes 1 in jedem Lade- und Löschhafen, an jedem Umschlagplatz und in jedem Reparatürhafen in ihrem Hoheitsgebiet eingerichtet werden, und notifiziert dies der Organisation.

(3) Jede Vertragspartei teilt der Organisation zwecks Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien jeden Fall mit, in dem die nach Absatz 1 vorgeschriebenen Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 8

Überwachungsmaßnahmen

(1) Die Regierung jeder Vertragspartei ernannt oder ermächtigt Besichtiger für die Durchführung dieser Regel.

Stoffe der Gruppe A in allen Gebieten

(2) a) Wird ein Tank teilweise oder vollständig entladen, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.

b) Bis zur Reinigung des Tanks ist jeder nachfolgende Pump- oder Umladevorgang im Zusammenhang mit diesem Tank ebenfalls in das Ladungstagebuch einzutragen.

(3) Soll der Tank ausgewaschen werden,

- a) so ist der beim Tankwaschen anfallende Ausfluß aus dem Schiff mindestens so lange in eine Auffanganlage einzuleiten, bis die Konzentration des Stoffes in der eingeleiteten Flüssigkeit nachweislich einer Analyse von durch den Besichtiger entnommenen Ausflußproben auf die für diesen Stoff in Anhang II festgesetzte Restkonzentration gesunken ist. Ist die vorgeschriebene Restkonzentration erreicht, so ist das übrige Tankwaschwasser weiterhin in die Auffanganlage einzuleiten, bis der Tank leer ist. Entsprechende Eintragungen über diese Vorgänge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen und vom Besichtiger zu bestätigen; und

- b) so kann nach Verdünnung des dann im Tank verbleibenden Rückstands mit einer Wassermenge von mindestens 5 v. H. der Tankkapazität dieses Gemisch nach Absatz 1 Buchstaben a, b und c bzw. Absatz 7 Buchstaben a, b und c der Regel 5 ins Meer eingeleitet werden. Entsprechende Eintragungen über diese Vorgänge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(4) Ist die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei davon überzeugt, daß es unmöglich ist, die Konzentration des Stoffes in dem Ausfluß zu messen, ohne eine unangemessene Verzögerung für das Schiff zu verursachen, so kann diese Vertragspartei ein anderes Verfahren als gleichwertig mit dem in Absatz 3 Buchstabe a vorgesehenen anerkennen,

- a) sofern ein auf von der Organisation erarbeiteten Normen beruhendes Vorreinigungsverfahren für diesen Tank und diesen Stoff von der Verwaltung zugelassen ist und die Vertragspartei davon überzeugt ist, daß dieses Verfahren den Vorschriften des Absatzes 1 bzw. 7 der Regel 5 hinsichtlich der Erzielung der vorgeschriebenen Restkonzentrationen entsprechen wird;
- b) sofern ein von dieser Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigter Besichtiger im Ladungstagebuch bescheinigt,
 - i) daß der Tank, sein Pumpen- und Leitungssystem geleert worden sind und daß die in dem Tank verbleibende Ladungsmenge bei oder unter der Menge liegt, auf die sich das unter Ziffer ii bezeichnete zugelassene Vorreinigungsverfahren stützt;
 - ii) daß die Vorreinigung nach dem von der Verwaltung für diesen Tank und diesen Stoff zugelassenen Verfahren durchgeführt wurde, und
 - iii) daß das bei dieser Vorreinigung anfallende Tankwaschwasser in eine Auffanganlage eingeleitet worden ist und daß der Tank leer ist;
- c) sofern das Einleiten etwaiger verbleibender Rückstände ins Meer nach Maßgabe des Absatzes 3 Buchstabe b erfolgt und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorgenommen wird.

Stoffe der Gruppe B außerhalb von Sondergebieten und Stoffe der Gruppe C in allen Gebieten

(5) Vorbehaltlich der von der Regierung der Vertragspartei für notwendig erachteten Aufsicht und Genehmigung durch den ermächtigten oder ernannten Besichtiger muß der Kapitän eines Schiffes im Hinblick auf einen Stoff der Gruppe B außerhalb von Sondergebieten und auf einen Stoff der Gruppe C in allen Gebieten sicherstellen, daß folgende Vorschriften befolgt werden:

- a) Wird ein Tank teilweise oder vollständig entladen, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.
- b) Soll der Tank auf See gereinigt werden,
 - i) so ist das Leitungssystem für diesen Tank zu entleeren und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;
 - ii) so darf die in dem Tank verbleibende Menge des Stoffes die Höchstmenge nicht überschreiten, in der dieser Stoff nach Regel 5 Absatz 2 Buchstabe c außerhalb von Sondergebieten, wenn es sich um einen Stoff der Gruppe B handelt, oder nach Regel 5 Absatz 3 Buchstabe c und Absatz 9 Buchstabe c außerhalb und innerhalb von Sondergebieten, wenn es sich um einen Stoff der Gruppe C handelt, ins Meer eingeleitet werden darf. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen;
 - iii) so sind, wenn die verbleibende Menge des Stoffes ins Meer eingeleitet werden soll, die zugelassenen

Verfahren anzuwenden und so ist der Stoff soweit zu verdünnen, wie es für ein solches Einleiten erforderlich ist. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen; oder

- iv) so ist, wenn das Tankwaschwasser nicht ins Meer eingeleitet wird, eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen, sobald Tankwaschwasser aus diesem Tank innerhalb des Schiffes umpumpt wird, und
- v) so hat jedes spätere Einleiten solchen Tankwassers ins Meer nach den Vorschriften der Regel 5 für das entsprechende Gebiet und die betreffende Stoffgruppe zu erfolgen.
- c) Soll der Tank im Hafen gereinigt werden,
 - i) so ist das Tankwaschwasser in eine Auffanganlage einzuleiten und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen oder
 - ii) so ist das Tankwaschwasser an Bord des Schiffes zurückzuhalten und unter Angabe des Aufbewahrungsorts und des späteren Verbleibs des Tankwassers eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.
- d) Sollen nach dem Löschen eines Stoffes der Gruppe C innerhalb eines Sondergebiets Rückstände oder Tankwaschwasser an Bord behalten werden, bis sich das Schiff außerhalb dieses Gebiets befindet, so vermerkt der Kapitän dies durch eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch; in diesem Fall finden die in Regel 5 Absatz 3 vorgesehenen Verfahren Anwendung.

Stoffe der Gruppe B innerhalb von Sondergebieten

(6) Vorbehaltlich der von der Regierung der Vertragspartei für notwendig erachteten Aufsicht und Genehmigung durch den ermächtigten oder ernannten Besichtigter muß der Kapitän eines Schiffes im Hinblick auf einen Stoff der Gruppe B innerhalb eines Sondergebiets sicherstellen, daß folgende Vorschriften befolgt werden:

- a) Wird ein Tank teilweise oder vollständig entladen, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.
- b) Bis zur Reinigung dieses Tanks ist jeder nachfolgende Pump- oder Umladevorgang im Zusammenhang mit diesem Tank ebenfalls in das Ladungstagebuch einzutragen.
- c) Soll der Tank ausgewaschen werden, so ist der beim Tankwaschen, zu dem eine Wassermenge von mindestens 0,5 v. H. des Gesamtinhalts des Tanks zu verwenden ist, anfallende Ausfluß aus dem Schiff in eine Auffanganlage einzuleiten, bis der Tank, sein Pumpen- und Leitungssystem leer sind. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen.
- d) Soll der Tank auf See weiter gereinigt und geleert werden, so hat der Kapitän sicherzustellen,
 - i) daß die in Regel 5 Absatz 8 Buchstabe c vorgesehenen zugelassenen Verfahren angewendet werden und daß die entsprechenden Eintragungen im Ladungstagebuch vorgenommen werden und
 - ii) daß jedes Einleiten ins Meer gemäß den Vorschriften der Regel 5 Absatz 8 erfolgt und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorgenommen wird.
- e) Sollen nach dem Löschen eines Stoffes der Gruppe B innerhalb eines Sondergebiets Rückstände oder Tankwaschwasser an Bord behalten werden, bis sich das Schiff außerhalb des Sondergebiets befindet, so vermerkt der Kapitän dies durch eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch; in diesem Fall finden die in Regel 5 Absatz 2 vorgesehenen Verfahren Anwendung.

Stoffe der Gruppe D in allen Gebieten

(7) Hinsichtlich eines Stoffes der Gruppe D hat der Kapitän eines Schiffes die Einhaltung folgender Vorschriften sicherzustellen:

- a) Wird ein Tank teilweise oder vollständig entladen, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.
- b) Soll der Tank auf See gereinigt werden,
 - i) so ist das Leitungssystem für diesen Tank zu entleeren und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;
 - ii) so ist, wenn die verbleibende Menge des Stoffes ins Meer eingeleitet werden soll, der Stoff soweit zu verdünnen, wie es für ein solches Einleiten erforderlich ist. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen; oder
 - iii) so ist, wenn das Tankwaschwasser nicht ins Meer eingeleitet wird, eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen, sobald Tankwaschwasser aus diesem Tank innerhalb des Schiffes umpumpt wird, und
 - iv) so hat jedes spätere Einleiten dieses Tankwassers ins Meer nach den Vorschriften der Regel 5 Absatz 4 zu erfolgen.
- c) Soll der Tank im Hafen gereinigt werden,
 - i) so ist das Tankwaschwasser in eine Auffanganlage einzuleiten und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen oder
 - ii) so ist das Tankwaschwasser an Bord des Schiffes zu behalten und unter Angabe des Aufbewahrungsorts und des späteren Verbleibs des Tankwassers eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.

Einleiten aus einem Slop tank

(8) Alle an Bord in einem Slop tank zurückgehaltenen Rückstände einschließlich der Rückstände aus Pumpenraumbilgen, die einen Stoff der Gruppe A oder innerhalb eines Sondergebiets entweder einen Stoff der Gruppe A oder einen Stoff der Gruppe B enthalten, sind nach Maßgabe der Regel 5 Absatz 1, 7 oder 8 in eine Auffanganlage einzuleiten. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(9) Alle an Bord in einem Slop tank zurückgehaltenen Rückstände einschließlich der Rückstände aus Pumpenraumbilgen, die außerhalb eines Sondergebiets einen Stoff der Gruppe B oder in allen Gebieten einen Stoff der Gruppe C in einer Menge enthalten, die über den gesamten in Regel 5 Absatz 2 Buchstabe c, Absatz 3 Buchstabe c oder Absatz 9 Buchstabe c festgelegten Höchstmengen liegt, sind in eine Auffanganlage einzuleiten. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen.

Regel 9

Ladungstagebuch

(1) Jedes Schiff, für das diese Regel gilt, hat als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert ein Ladungstagebuch nach dem Muster des Anhangs IV zu führen.

(2) Das Ladungstagebuch ist für jeden Tank auszufüllen, wenn einer der folgenden Vorgänge in bezug auf einen schädlichen flüssigen Stoff auf dem Schiff stattfindet:

- i) Übernahme der Ladung;
- ii) Löschen der Ladung;
- iii) Umpumpen von Ladung;
- iv) Umpumpen von Ladung, Ladungsrückständen oder Ladung enthaltenden Gemischen in einen Slop tank;

- v) Reinigen von Ladetanks;
- vi) Umpumpen aus Slop tanks;
- vii) Füllen von Ladetanks mit Ballast;
- viii) Umpumpen schmutzigen Ballastwassers;
- ix) Einleiten ins Meer nach Regel 5.

(3) Im Fall eines absichtlichen oder unfallbedingten Einlebens eines schädlichen flüssigen Stoffes oder eines solchen Stoff enthaltenden Gemisches nach Maßgabe des Artikels 7 des Übereinkommens und der Regel 6 ist im Ladungstagebuch eine Eintragung vorzunehmen, in der die Umstände des Einlebens und die Gründe dafür anzugeben sind.

(4) Hat ein von der Regierung einer Vertragspartei zur Überwachung von Vorgängen auf Grund dieser Anlage ernannter oder ermächtigter Besichtiger das Schiff untersucht, so hat er eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(5) Jeder Vorgang nach den Absätzen 2 und 3 ist unverzüglich vollständig im Ladungstagebuch einzutragen, so daß alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Jede Eintragung ist von den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben; wenn das Schiff bemannt ist, ist außerdem jede Seite vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Die Eintragungen im Ladungstagebuch erfolgen in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sowie in englischer oder französischer Sprache bei Schiffen, die ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) mitführen. Die Eintragungen in einer amtlichen Landessprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sind im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

(6) Das Ladungstagebuch ist so aufzubewahren, daß es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen muß es sich an Bord des Schiffes befinden. Nach der letzten Eintragung muß es zwei Jahre lang aufbewahrt werden.

(7) Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei kann das Ladungstagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen überprüfen, daraus Abschriften jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift einer Eintragung im Ladungstagebuch des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Ladungstagebuchs und die Anfertigung einer beglaubigten Abschrift durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

Regel 10

Besichtigungen

(1) Schiffe, die unter diese Anlage fallen und schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern, unterliegen folgenden Besichtigungen:

- a) einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder bevor das nach Regel 11 erforderliche Zeugnis zum erstenmal ausgestellt wird; diese Besichtigung umfaßt eine vollständige Überprüfung seiner Bauausführung, Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, soweit das Schiff unter diese Anlage fällt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß in jeder Hinsicht den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entsprochen wird;
- b) regelmäßig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten,

daß die Bauausführung, Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entsprechen. Wird jedoch die Geltungsdauer des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) nach Regel 12 Absatz 2 oder 4 verlängert, so kann der Zeitabstand zwischen den regelmäßigen Besichtigungen entsprechend verlängert werden;

- c) in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle dreißig Monate, durchzuführenden Zwischenbesichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten, daß die Ausrüstung und die dazugehörigen Pumpen- und Leitungssysteme in jeder Hinsicht den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Die Besichtigung ist in dem nach Regel 11 ausgestellten Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) zu bestätigen.

(2) Die Besichtigungen eines Schiffes hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigung entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigungen.

(3) Nach einer Besichtigung des Schiffes aufgrund dieser Regel dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine wesentlichen Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung und dieser Einrichtungen zum Zweck der Instandsetzung oder Wartung vorgenommen werden.

Regel 11

Ausstellung des Zeugnisses

(1) Nach der Besichtigung eines Schiffes gemäß Regel 10 wird jedem Schiff, das schädliche flüssige Stoffe befördert und das Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführt, ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) ausgestellt.

(2) Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

(3) a) Die Regierung einer Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Zeugnis ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß dieser Anlage entsprochen ist.

b) Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

c) Ein in dieser Weise ausgestelltes Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein aufgrund des Absatzes 1 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

d) Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) ausgestellt werden.

(4) Das Zeugnis wird in einer Amtssprache des ausstellenden Staates in der Form abgefaßt, die dem in Anhang V wiedergegebenen Muster entspricht. Ist diese Sprache weder

Englisch noch Französisch, so muß der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regel 12

Geltungsdauer des Zeugnisses

(1) Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973) wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt, der höchstens fünf Jahre vom Tag der Ausstellung an betragen darf, sofern in den Absätzen 2 und 4 nichts anderes vorgesehen ist.

(2) Befindet sich ein Schiff bei Ablauf der Gültigkeit des Zeugnisses nicht in einem Hafen oder an einem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz, der im Hoheitsbereich der Vertragspartei liegt, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so kann das Zeugnis von der Verwaltung verlängert werden; jedoch wird diese Verlängerung nur gewährt, um dem Schiff die Beendigung seiner Reise nach dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist oder in dem es besichtigt werden soll, zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen es richtig und angemessen erscheint, die Verlängerung zu gewähren.

(3) Ein Zeugnis wird auf diese Weise um höchstens fünf Monate verlängert, und ein Schiff, dem eine solche Verlängerung gewährt wurde, ist bei seiner Ankunft in dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist, oder in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, auf Grund dieser Verlängerung nicht berechtigt, diesen Staat oder Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben.

(4) Ein Zeugnis, das nicht nach Absatz 2 verlängert worden ist, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Verfallsdatum an verlängert werden.

(5) Ein Zeugnis wird ungültig, wenn an der durch diese Anlage vorgeschriebenen Bauausführung, der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen ohne Genehmigung der Verwaltung wesentliche Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder Einrichtungen zum Zweck der Instandsetzung oder War-

tung vorgenommen worden sind oder wenn die nach Regel 10 Absatz 1 Buchstabe c von der Verwaltung festgesetzten Zwischenbesichtigungen nicht durchgeführt werden.

(6) Ein einem Schiff ausgestellttes Zeugnis wird ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt, sofern in Absatz 7 nichts anderes vorgesehen ist.

(7) Sobald ein Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt, bleibt das Zeugnis noch höchstens fünf Monate, sofern es nicht vor Ablauf dieses Zeitabschnitts abgelaufen wäre, oder bis zur Ausstellung eines Ersatzzeugnisses durch die Verwaltung in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. So bald wie möglich nach dem Überwechseln übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, der Verwaltung eine Abschrift des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, eine Abschrift des entsprechenden Besichtigungsberichts.

Regel 13

Vorschriften zur Verringerung der unfallbedingten Verschmutzung auf ein Mindestmaß

(1) Der Entwurf, der Bau, die Ausrüstung und der Betrieb von Schiffen, die unter diese Anlage fallende schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern, müssen so beschaffen sein, daß das nicht überwachte Einleiten derartiger Stoffe ins Meer auf ein Mindestmaß verringert wird.

(2) Nach Absatz 1 wird die Regierung jeder Vertragspartei ausführliche Vorschriften für den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb derartiger Schiffe herausgeben oder herausgeben lassen.

(3) Für Chemikaliientankschiffe müssen die in Absatz 2 genannten Vorschriften mindestens alle Bestimmungen enthalten, die in dem von der Versammlung der Organisation in Entschließung A.212 (VII) angenommenen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern, in seiner jeweils von der Organisation geänderten Fassung niedergelegt sind, sofern die Änderungen des Codes nach den Bestimmungen des Artikels 16 dieses Übereinkommens für Verfahren zur Änderung eines Anhangs einer Anlage angenommen und in Kraft gesetzt werden.

Anhang I

Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe

Gruppe A

Stoffe, die biologisch angesammelt werden und eine Gefahr für Wasserpflanzen und -tiere oder die menschliche Gesundheit bilden können oder die hochgiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 4, bezeichnet durch eine mittlere Toleranzgrenze (TLm) von weniger als 1 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die mäßig giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 3, bezeichnet durch eine TLm von 1 oder mehr, aber weniger als 10 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

Gruppe B

Stoffe, die biologisch angesammelt, jedoch nur kurze Zeit – etwa eine Woche oder weniger – festgehalten werden, die eine Beeinträchtigung der aus dem Meer gewonnenen Nahrung hervorrufen können oder die mäßig giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 3, bezeichnet durch eine TLm von 1 oder mehr, aber weniger als 10 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die leicht giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 2, bezeichnet durch eine TLm von 10 oder mehr, aber weniger als 100 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

Gruppe C

Stoffe, die leicht giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 2, bezeichnet durch eine

TLm von 10 oder mehr, aber weniger als 100 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die praktisch ungiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 1, bezeichnet durch eine TLm von 100 oder mehr, aber weniger als 1000 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

Gruppe D

Stoffe, die praktisch ungiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 1, bezeichnet durch eine TLm von 100 oder mehr, aber weniger als 1000 ppm), die Flächenablagerungen auf dem Meeresboden mit einem hohen biochemischen Sauerstoffbedarf (BSB) bilden, die sehr gefährlich für die menschliche Gesundheit sind – letale Dosis 50 (LD₅₀) weniger als 5 mg/kg –, die wegen der Beständigkeit, des Geruchs oder der giftigen oder Reizwirkung, welche die Benutzung der Strände möglicherweise beeinträchtigt, eine mäßige Beeinträchtigung der Annehmlichkeiten der Umwelt verursachen oder die mäßig gefährlich für die menschliche Gesundheit sind – LD₅₀ von 5 mg/kg oder mehr, aber weniger als 50 mg/kg – und die eine leichte Beeinträchtigung der Annehmlichkeiten der Umwelt verursachen.

Sonstige flüssige Stoffe

(im Sinne der Regel 4)

Andere als die in die Gruppen A, B, C und D eingestuften Stoffe.

Anhang II

Liste der als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffe

Stoff	Nummer (Vereinte Nationen)	Verschmutzungs- gruppe für betriebs- bedingtes Einleiten	Restkonzentration (Gewichtsprozente)	
		(Regel 3 der Anlage II)	(Regel 5 (1) der Anlage II)	(Regel 5 (7) der Anlage II)
	I	II	III Außerhalb von Sondergebieten	IV Innerhalb von Sondergebieten
Acetaldehyd	1089	C		
Essigsäure	1842	C		
Essigsäureanhydrid	1715	C		
Aceton	1090	D		
Acetoncyanhydrin	1541	A	0,1	0,05
Acetylchlorid	1717	C		
Acrolein	1092	A	0,1	0,05
Acrylsäure *)	—	C		
Acrylnitril	1093	B		
Adiponitril	—	D		
Alkylbenzolsulfonat (gerade Kette)	—	C		
(vernetzte Kette)		B		
Allylalkohol	1098	B		
Allylchlorid	1100	C		
Alaun (15 %ige Lösung)	—	D		
Aminoäthyl-äthanolamin (Hydroxyäthyläthylendiamin) *)	—	D		
Ammoniak (28 % wasserhaltig)	1005	B		
iso-Amylacetat	1104	C		
n-Amylacetat	1104	C		
n-Amylalkohol	—	D		
Anilin	1547	C		
Benzol	1114	C		
Benzylalkohol	—	D		
Benzylchlorid	1738	B		
n-Butylacetat	1123	D		
sec-Butylacetat	1124	D		
n-Butylacrylat	—	D		
Butylbutyrat *)	—	B		
Butylenglycol(e)	—	D		
Butylmethacrylat	—	D		
n-Butyraldehyd	1129	B		
Buttersäure	—	B		
Calciumhydroxyd (Lösung)	—	D		

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden, weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt ins besondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

Stoff	I	II	III	IV
Kampheröl	1130	B		
Schwefelkohlenstoff	1131	A	0,1	0,005
Tetrachlorkohlenstoff	1846	B		
Ätzkali (Kaliumhydroxyd)	1814	C		
Chloressigsäure	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorhydrine (roh) *)	—	D		
Chloropren *)	1991	C		
Chlorsulfonsäure	1754	C		
para-Chlortoluol	—	B		
Zitronensäure (10–25 %)	—	D		
Kreosot	1334	A	0,1	0,05
Kresole	2076	A	0,1	0,05
Kresolsäure	2022	A	0,1	0,05
Crotonaldehyd	1143	B		
Cumol	1918	C		
Cyclohexan	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanon	1915	D		
Cyclohexylamin *)	—	D		
para-Cymol (Isopropyltoluol) *)	2046	D		
Decahydronaphthalin	1147	D		
Dekan *)	—	D		
Diacetonalkohol *)	1148	D		
Dibenzyläther *)	—	C		
Dichlorbenzole	1591	A	0,1	0,05
Dichloräthyläther	1916	B		
Dichlorpropen-Dichlorpropan-Gemisch (D. D. Bodendesinfektionsmittel)	2047	B		
Diäthylamin	1154	C		
Diäthylbenzol (Isomerengemisch)	2049	C		
Diäthyläther	1155	D		
Diäthylentriamin *)	2079	C		
Diäthylenglycol-monoäthyläther	—	C		
Diäthylketon (3-Pentanon)	1156	D		
Diisobutylen *)	2050	D		
Diisobutylketon	1157	D		
Diisopropanolamin	—	C		
Diisopropylamin	1158	C		
Diisopropyläther *)	1159	D		
Dimethylamin (40 % wasserhaltig)	1160	C		
Dimethyläthanolamin (2-Dimethylaminoäthanol) *)	2051	C		
Dimethylformamid	—	D		
1,4-Dioxan *)	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxyd-Gemische *)	—	D		

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

Stoff	I	II	III	IV
Dodecylbenzol	—	C		
Epichlorhydrin	2023	B		
2-Äthoxyäthylacetat *)	1172	D		
Äthylacetat	1173	D		
Äthylacrylat	1917	D		
Äthylamylketon *)	—	C		
Äthylbenzol	1175	C		
Äthylcyclohexan	—	D		
Äthylenchlorhydrin (2-Chloräthanol)	1135	D		
Äthylencyanhydrin *)	—	D		
Äthylendiamin	1604	C		
Äthylendibromid	1605	B		
Äthylendichlorid	1184	B		
Äthylenglycol-monoäthyläther (Methylkolloidlösung)	1171	D		
2-Äthylhexylacrylat *)	—	D		
2-Äthylhexylalkohol	—	C		
Äthylactat *)	1192	D		
2-Äthyl 3-propylakrolein *)	—	B		
Formaldehyd (37–50 %ige Lösung)	1198	C		
Ameisensäure	1779	D		
Furfurylalkohol	—	C		
Heptansäure *)	—	D		
Hexamethylendiamin *)	1783	C		
Salzsäure	1789	D		
Flußsäure (40 % wasserhaltig)	1790	B		
Wasserstoffperoxyd (mehr als 60 %)	2015	C		
Isobutylacrylat	—	D		
Isobutylalkohol	1212	D		
Isobutylmethacrylat	—	D		
Isobutyraldehyd	2045	C		
Isooktan *)	—	D		
Isopentan	—	D		
Isophoron	—	D		
Isopropylamin	1221	C		
Isopropylcyclohexan	—	D		
Isopren	1218	D		
Milchsäure	—	D		
Mesityloxyd *)	1229	C		
Methylacetat	1231	D		
Methylacrylat	1919	C		
Methylamylalkohol	—	D		
Methylenchlorid	1593	B		
2-Methyl-5-äthylpyridin *)	—	B		
Methylmethacrylat	1247	D		
2-Methylpenten *)	—	D		

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

Stoff	I	II	III	IV
alpha-Methylstyrol *)	—	D		
Monochlorbenzol	1134	B		
Monoäthanolamin	—	D		
Monoisopropanolamin	—	C		
Monomethyläthanolamin	—	C		
Mononitrobenzol	—	C		
Monoisopropylamin	—	C		
Morpholin *)	2054	C		
Naphthalin (geschmolzen)	1334	A	0,1	0,05
Naphthensäuren *)	—	A	0,1	0,05
Salpetersäure (90 %)	2031/2032	C		
2-Nitropropan	—	D		
ortho-Nitrotoluol	1664	C		
Nonylalkohol *)	—	C		
Nonylphenol	—	C		
n-Oktanol	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxalsäure (10–25 %)	—	D		
Pentachloräthan	1669	B		
n-Pentan	1265	C		
Perchloräthylen (Tetrachloräthylen)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphorsäure	1805	D		
Phosphor (elementar)	1338	A	0,01	0,005
Phthalsäureanhydrid (geschmolzen)	—	C		
beta-Propiolakton *)	—	B		
Propionaldehyd	1275	D		
Propionsäure	1848	D		
Propionanhydrid	—	D		
n-Propylacetat *)	1276	C		
n-Propylalkohol	1274	D		
n-Propylamin	1277	C		
Pyridin	1282	B		
Siliciumtetrachlorid	1818	D		
Natriumbichromat (Lösung)	—	C		
Natriumhydroxyd	1824	C		
Natrium-Pentachlorphenolat (Lösung)	—	A	0,1	0,05
Styrol monomer	2055	C		
Schwefelsäure	1830/1831/ 1832	C		
Talg	—	D		
Tetraäthylblei	1649	A	0,1	0,05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalin	1540	C		
Tetramethylbenzol	—	D		
Tetramethylblei	1649	A	0,1	0,05

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

Stoff	I	II	III	IV
Titantetrachlorid	1838	D		
Toluol	1294	C		
Toluoldiisocyanat *)	2078	B		
Trichloräthan	—	C		
Trichloräthylen	1710	B		
Triäthanolamin	—	D		
Triäthylamin	1296	C		
Trimethylbenzol *)	—	C		
Tritolylphosphat *) (Trikresylphosphat)	—	B		
Terpentin (Holz)	1299	B		
Vinylacetat	1301	C		
Vinylidenchlorid *)	1303	B		
Xylole (Isomerengemisch)	1307	C		

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

Anhang III
Liste sonstiger als Massengut beförderter flüssiger Stoffe

Acetonitril (Methylcyanid)	n-Hexan
tert-Amylalkohol	Ligroin
n-Butylalkohol	Methylalkohol
Butyrolacton	Methylamylacetat
Calciumchlorid (Lösung)	Methyläthylketon (2-Butanon)
Rizinusöl	Milch
Zitronensäfte	Melasse
Kokosnußöl	Olivenöl
Dorschlebertran	Polypropylenglycol
iso-Decylalkohol	iso-Propylacetat
n-Decylalkohol	iso-Propylalkohol
Decyloctylalkohol	Propylenglycol
Dibutyläther	Propylenoxyd
Diäthanolamin	Propylen tetramer
Diäthylenglycol	Propylen trimer
Dipenten	Sorbit
Dipropylenglycol	Schwefel (flüssig)
Äthylalkohol	Tridekanol
Äthylenglycol	Triäthylenglycol
Fettalkohole (C ₁₂ -C ₂₀)	Triäthylentetramin
Glyzerin	Tripropylenglycol
n-Heptan	Wasser
Hepten (Isomerengemisch)	Wein

Anhang IV

Ladungstagebuch für Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern

Name des Schiffes

Fassungsvermögen jedes Tanks in Kubikmeter

Reise von nach

a) Übernahme der Ladung

1. Datum und Ort der Übernahme
2. Bezeichnung und Gruppe der übernommenen Ladung(en)
3. Bezeichnung des (der) beladenen Tanks

b) Umpumpen

4. Datum des Umpumpens
5. Bezeichnung des (der) Tanks i) von
ii) nach
6. Wurde(n) der (die) unter 5 i) aufgeführte(n) Tank(s) geleert?
7. Wenn nicht, verbleibende Menge

c) Löschen der Ladung

8. Datum und Ort des Löschens
9. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks
10. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert?
11. Wenn nicht, in dem (den) Tank(s) verbleibende Menge
12. Muß (müssen) der (die) Tank(s) gereinigt werden?
13. In einen Slop tank umgeladene Menge
14. Bezeichnung des Slop tanks

d) Füllen von Ladetanks mit Ballast

15. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks
16. Datum und Schiffsposition bei Beginn des Füllens

..... Unterschrift des Kapitäns

e) Reinigen von Ladetanks

Stoffe der Gruppe A

17. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks
18. Datum und Ort der Reinigung
19. Reinigungsmethode(n)
20. Standort der benutzten Auffanganlage
21. Konzentration des Ausflusses bei Beendigung des Einleitens in die Auffanganlage
22. Im Tank verbleibende Menge
23. Bei der Abschlußreinigung des Tanks angewendetes Verfahren und dabei eingefüllte Wassermenge
24. Datum und Ort des Einleitens ins Meer
25. Beim Einleiten ins Meer angewendetes Verfahren und dabei verwendete Anlage

Stoffe der Gruppen B, C und D

26. Angewendetes Waschverfahren
27. Verwendete Wassermenge
28. Datum und Ort des Einleitens ins Meer
29. Beim Einleiten ins Meer angewendetes Verfahren und dabei verwendete Ausrüstung

f) Um- und Auspumpen von schmutzigem Ballastwasser

30. Bezeichnung des (der) Tanks
31. Datum und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens ins Meer
32. Datum und Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens ins Meer
33. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens
34. In das Meer eingeleitete Menge
35. Menge von verschmutztem Wasser, die in den (die) Slop tank(s) umgepumpt wurde (Bezeichnung des [der] Slop tanks)
36. (Gegebenenfalls) Datum und Ort, an dem ein Einleiten in Auffanganlagen erfolgte

..... Unterschrift des Kapitäns

g) Umpumpen aus Slop tanks/Abgabe von Rückständen

37. Bezeichnung des (der) Slop tanks
38. Aus jedem Tank abgegebene Menge
39. Methode der Abgabe oder Beseitigung des Rückstands:
 - a) Auffanganlagen
 - b) Mit Ladung vermischt
 - c) In (einen) andere(n) Tank(s) umgepumpt (Bezeichnung des [der] Tanks)
 - d) Sonstige Methode
40. Datum und Ort der Abgabe des Rückstands

h) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten

41. Datum und Uhrzeit des Vorfalls
42. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
43. Ungefähre Menge, Bezeichnung und Gruppe des Stoffes
44. Umstände des Einleitens oder Entweichens und allgemeine Bemerkungen

..... Unterschrift des Kapitäns

Anhang V

Muster eines Zeugnisses

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (1973)

(Anmerkung: Dieses Zeugnis ist bei einem Chemikaliertankschiff durch das nach Regel 13 Absatz 3 der Anlage II erforderliche Zeugnis zu ergänzen)

(Amtliches Siegel)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Namen der Regierung von

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

durch

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoreaumgehalt

Hiermit wird bescheinigt,

1. daß das Schiff nach Regel 10 der Anlage II des Übereinkommens besichtigt worden ist;
2. daß die Besichtigung gezeigt hat, daß Entwurf, Bau und Ausrüstung des Schiffes so beschaffen sind, daß das nicht überwachte Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe ins Meer auf ein Mindestmaß beschränkt wird;
3. daß die Verwaltung im Zusammenhang mit der Durchführung der Regel 5 der Anlage II des Übereinkommens folgende Vorrichtungen und Verfahren zugelassen hat:

.....
(Fortsetzung auf beiliegendem(n) unterschriebenen und datierten Bogen (Bögen))
.....

Dieses Zeugnis gilt bis

vorbehaltlich von Zwischenbesichtigung(en) im Abstand von

Ausgestellt in

.....
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

..... 19

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

.....
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

Zwischenbesichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer nach Regel 10 Absatz 1 Buchstabe c der Anlage II des Übereinkommens erforderlichen Zwischenbesichtigung festgestellt wurde, daß dieses Schiff und sein Zustand den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entsprechen.

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

Nach Regel 12 Absätze 2 und 4 der Anlage II des Übereinkommens wird die Geltungsdauer dieses Zeugnisses verlängert bis

.....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

Anlage III

Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form oder in Containern, ortsbeweglichen Tanks, Straßentankfahrzeugen oder Eisenbahnkesselwagen befördert werden

Regel 1

Anwendung

(1) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten diese Regeln für alle Schiffe, die Schadstoffe in verpackter Form oder in Containern, ortsbeweglichen Tanks, Straßentankfahrzeugen oder Eisenbahnkesselwagen befördern.

(2) Diese Beförderung von Schadstoffen ist verboten, soweit sie nicht nach Maßgabe dieser Anlage erfolgt.

(3) Zur Ergänzung dieser Anlage wird die Regierung jeder Vertragspartei ausführliche Anforderungen an Verpackung, Bezeichnung und Kennzeichnung, Beförderungspapiere, Stauung, Mengenbeschränkungen, Ausnahmen und Mitteilungen festsetzen oder festsetzen lassen, um die Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schadstoffe zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern.

(4) Für die Zwecke dieser Anlage gelten leere Behälter, Container, ortsbewegliche Tanks, Straßentankfahrzeuge und Eisenbahnkesselwagen, die vorher zur Beförderung von Schadstoffen verwendet worden sind, ebenfalls als Schadstoffe, sofern nicht angemessene Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um sicherzustellen, daß sie keinen für die Meeresumwelt gefährlichen Rückstand enthalten.

Regel 2

Verpackung

Verpackungen, Container, ortsbewegliche Tanks, Straßentankfahrzeuge und Eisenbahnkesselwagen müssen unter Berücksichtigung ihres jeweiligen Inhalts geeignet sein, die Gefährdung der Meeresumwelt auf ein Mindestmaß zu verringern.

Regel 3

Bezeichnung und Kennzeichnung

Packungen – gleichviel ob sie einzeln, in Einheiten oder in Containern befördert werden –, Container, ortsbewegliche Tanks, Straßentankfahrzeuge und Eisenbahnkesselwagen, die Schadstoffe enthalten, müssen dauerhaft mit dem richtigen technischen Namen (Handelsnamen dürfen nicht an Stelle technischer Namen verwendet werden) bezeichnet und außerdem mit einem Unterscheidungskennzeichen oder der Schablone eines solchen versehen sein, die anzeigen, daß der Inhalt schädlich ist. Diese Kennzeichnung wird nach Möglichkeit durch andere Mittel, z. B. die Verwendung der VN-Nummer, ergänzt.

Regel 4

Beförderungspapiere

(1) In allen Papieren, die sich auf die Beförderung von Schadstoffen auf See beziehen, müssen die richtigen technischen Namen (Handelsnamen sind nicht zulässig) dieser Stoffe verwendet werden.

(2) Den vom Verloader vorgelegten Beförderungspapieren muß eine Bescheinigung oder Erklärung eingefügt sein, daß die zu befördernde Ladung ordnungsgemäß verpackt, bezeichnet und gekennzeichnet ist und sich in dem für die Beförderung vorgeschriebenen Zustand befindet, um die Gefährdung der Meeresumwelt auf ein Mindestmaß zu verringern.

(3) Jedes Schiff, das Schadstoffe befördert, muß eine besondere Liste oder ein besonderes Verzeichnis mitführen, in

dem die an Bord befindlichen Schadstoffe aufgeführt sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. An Stelle der Liste oder des Verzeichnisses kann ein ausführlicher Stauplan verwendet werden, in dem die an Bord befindlichen Schadstoffe aufgeführt sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. Abschriften dieser Papiere müssen auch vom Eigentümer des Schiffes oder seinem Vertreter an Land zurückbehalten werden, bis die Schadstoffe gelöscht sind.

(4) Falls das Schiff eine besondere Liste, ein besonderes Verzeichnis oder einen ausführlichen Stauplan mitführt, die nach dem geltenden Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschrieben sind, können die nach dieser Anlage erforderlichen Papiere mit denjenigen für gefährliche Güter zusammengefaßt werden. Werden die Papiere zusammengefaßt, so ist deutlich zwischen gefährlichen Gütern und anderen Schadstoffen zu unterscheiden.

Regel 5

Stauung

Schadstoffe müssen ordnungsgemäß gestaut und so gesichert sein, daß die Gefährdung der Meeresumwelt auf ein Mindestmaß verringert wird, ohne daß die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen beeinträchtigt wird.

Regel 6

Mengenbeschränkungen

Es kann aus stichhaltigen wissenschaftlichen und technischen Gründen notwendig sein, die Beförderung bestimmter Schadstoffe, die sehr gefährlich für die Meeresumwelt sind, zu verbieten oder die an Bord eines Schiffes zu befördernde Menge dieser Stoffe zu beschränken. Bei der Beschränkung der Menge sind die Größe, der Bau und die Ausrüstung des Schiffes sowie die Verpackung und die Eigenart des Stoffes gebührend zu berücksichtigen.

Regel 7

Ausnahmen

(1) Ein Einleiten durch das Überbordwerfen von Schadstoffen, die in verpackter Form, Containern, ortsbeweglichen Tanks, Straßentankfahrzeugen oder Eisenbahnkesselwagen befördert werden, ist verboten, sofern es nicht aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist.

(2) Vorbehaltlich dieses Übereinkommens werden angemessene Maßnahmen, die sich auf die physikalischen, chemischen und biologischen Eigenschaften der Schadstoffe gründen, getroffen, um das Überbordspülen ausgelaufener Stoffe zu regeln, sofern nicht das Einhalten dieser Maßnahmen die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen beeinträchtigt.

Regel 8

Anmeldung

Bei gewissen Schadstoffen, die von der Regierung einer Vertragspartei bestimmt werden können, teilt der Kapitän oder Eigentümer des Schiffes oder sein Vertreter der zuständigen Hafenbehörde mindestens 24 Stunden im voraus die Absicht mit, solche Stoffe zu laden oder zu löschen.

Anlage IV

Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

Regel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff,
 - a) für das der Bauauftrag an oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Anlage erteilt wurde oder, falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel zu diesem Zeitpunkt gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
 - b) das mindestens drei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Anlage abgeliefert wird.
2. Der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
3. Der Ausdruck „Abwasser“ bezeichnet
 - a) Ablauf und sonstigen Abfall aus jeder Art von Toilette, Pissoir und WC-Speigatt;
 - b) Ablauf aus dem Sanitätsbereich (Apotheke, Hospital usw.) durch in diesem Bereich gelegene Waschbecken, Waschwannen und Speigatte;
 - c) Ablauf aus Räumen, in denen sich lebende Tiere befinden, oder
 - d) sonstiges Schmutzwasser, wenn es mit einem der vorstehend definierten Abläufe gemischt ist.
4. Der Ausdruck „Sammeltank“ bezeichnet einen Tank, der zum Sammeln und zur Lagerung von Abwasser verwendet wird.
5. „Nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht bestimmt wird, jedoch mit der Maßgabe, daß für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens bedeutet: von einer Linie aus, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11° südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist,
von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 144°00' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 18°00' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 153°00' östlicher Länge,
von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.

Regel 2

Anwendung

Diese Anlage gilt

- a) i) für neue Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 und mehr RT;
- ii) für neue Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 RT, die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind;
- iii) für neue Schiffe, die keinen vermessenen Bruttoreumgehalt haben und die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind, und
- b) i) für vorhandene Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 200 und mehr RT zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Anlage;
- ii) für vorhandene Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 RT, die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind, zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Anlage und
- iii) für vorhandene Schiffe, die keinen vermessenen Bruttoreumgehalt haben und die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind, zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Anlage.

Regel 3

Besichtigungen

(1) Jedes Schiff, das unter diese Anlage fällt und das Reisen nach Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführt, die im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien liegen, unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

- a) einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder bevor das nach Regel 4 erforderliche Zeugnis zum erstenmal ausgestellt wird; diese Besichtigung muß folgendes sicherstellen:
 - i) Wenn das Schiff mit einer Abwasser-Aufbereitungsanlage ausgerüstet ist, muß die Anlage Betriebsanforderungen genügen, die auf von der Organisation erarbeiteten Normen und Testmethoden beruhen;
 - ii) wenn das Schiff mit einer Anlage zur mechanischen Behandlung und zur Desinfektion des Abwassers ausgerüstet ist, muß diese Anlage von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein;
 - iii) wenn das Schiff mit einem Sammel-tank ausgerüstet ist, muß die Kapazität dieses Tanks entsprechend den Anforderungen der Verwaltung ausreichen, um das gesamte Abwasser unter Berücksichtigung des Schiffsbetriebs, der Anzahl der an Bord befindlichen Personen und sonstiger einschlägiger Kriterien aufzunehmen. Der Sammel-tank muß eine Vorrichtung haben, welche die darin befindliche Menge sichtbar anzeigt, und
 - iv) das Schiff muß mit einer Rohrleitung nach außen versehen sein, die für das Einleiten von Abwasser in eine Auffanganlage geeignet und mit einem genormten Landanschluß nach Regel 11 ausgestattet ist.

Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entsprechen;

- b) regelmäßig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten, daß Ausrüstung, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den einschlägigen Vorschriften dieser Anlage entsprechen. Wird jedoch die Geltungsdauer des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) nach Regel 7 Absatz 2 oder 4 verlängert, so kann der Zeitabstand zwischen den regelmäßigen Besichtigungen entsprechend verlängert werden.

(2) Die Verwaltung bestimmt geeignete Maßnahmen für Schiffe, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, daß diese Anlage eingehalten wird.

(3) Die Besichtigungen des Schiffes hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigung entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigungen.

(4) Nach einer Besichtigung des Schiffes auf Grund dieser Regel dürfen an der Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung oder den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine wesentlichen Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder dieser Einrichtungen vorgenommen werden.

Regel 4

Ausstellung des Zeugnisses

(1) Nach der Besichtigung gemäß Regel 3 wird jedem Schiff, das Reisen nach Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführt, welche im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien liegen, ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) ausgestellt.

(2) Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel 5

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

(1) Die Regierung einer Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß dieser Anlage entsprochen ist.

(2) Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

(3) Ein in dieser Weise ausgestellttes Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein auf Grund der Regel 4 ausgestellttes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

(4) Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) ausgestellt werden.

Regel 6

Form des Zeugnisses

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) wird in einer Amtssprache des ausstellenden Staates in der Form abgefaßt, die dem Muster des Anhangs entspricht. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so muß der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regel 7

Geltungsdauer des Zeugnisses

(1) Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt, der höchstens fünf Jahre vom Tag der Ausstellung an betragen darf, sofern in den Absätzen 2, 3 und 4 nichts anderes vorgesehen ist.

(2) Befindet sich ein Schiff bei Ablauf der Gültigkeit des Zeugnisses nicht in einem Hafen oder an einem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz, der im Hoheitsbereich der Vertragspartei liegt, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, so kann das Zeugnis von der Verwaltung verlängert werden; jedoch wird diese Verlängerung nur gewährt, um dem Schiff die Beendigung seiner Reise nach dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist oder in dem es besichtigt werden soll, zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen es richtig und angemessen erscheint, die Verlängerung zu gewähren.

(3) Ein Zeugnis wird auf diese Weise um höchstens fünf Monate verlängert, und ein Schiff, dem eine solche Verlängerung gewährt wurde, ist bei seiner Ankunft in dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist, oder in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, auf Grund dieser Verlängerung nicht berechtigt, diesen Staat oder Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben.

(4) Ein Zeugnis, das nicht nach Absatz 2 verlängert worden ist, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Verfallsdatum an verlängert werden.

(5) Ein Zeugnis wird ungültig, wenn an der vorgeschriebenen Ausrüstung, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung oder den Werkstoffen ohne Genehmigung der Verwaltung wesentliche Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder Einrichtungen vorgenommen worden sind.

(6) Ein einem Schiff ausgestellttes Zeugnis wird ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt, sofern in Absatz 7 nichts anders vorgesehen ist.

(7) Sobald ein Schiff zur Flagge einer anderen Vertragspartei überwechselt, bleibt das Zeugnis noch höchstens fünf Monate, sofern es nicht vor Ablauf dieses Zeitabschnitts abgelaufen wäre, oder bis zur Ausstellung eines Ersatzzeugnisses durch die Verwaltung in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. So bald wie möglich nach dem Überwechseln übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, der Verwaltung eine Abschrift des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mit sich führte, sowie, falls vorhanden, eine Abschrift des entsprechenden Besichtigungsberichts.

Regel 8

Einleiten von Abwasser

(1) Vorbehaltlich der Regel 9 ist das Einleiten von Abwasser ins Meer verboten, es sei denn,

- a) daß das Schiff durch eine von der Verwaltung nach Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a zugelassene Anlage mechanisch behandeltes und desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als vier Seemeilen vom nächstgele-

genen Land einleitet oder nicht mechanisch behandeltes oder desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet, sofern das Abwasser, das in Sammel tanks aufbewahrt worden ist, jeweils nicht auf einmal, sondern mit einer mäßigen Rate eingeleitet wird, während das Schiff mit einer Geschwindigkeit von mindestens 4 Knoten auf seinem Kurs fährt. Die Einletrate muß von der Verwaltung zugelassen sein und auf von der Organisation erarbeiteten Normen beruhen; oder

- b) daß das Schiff eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage betreibt und von der Verwaltung bescheinigt wurde, daß die Anlage den in Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i bezeichneten Betriebsanforderungen genügt, und
- i) die Testergebnisse der Anlage in dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973) des Schiffes vermerkt sind,
- ii) außerdem der Ausfluß in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden läßt und keine Verfärbung dieses Wassers hervorruft; oder
- c) daß das Schiff sich in Gewässern im Hoheitsbereich eines Staates befindet und Abwasser im Einklang mit den von diesem Staat erlassenen weniger strengen Vorschriften einleitet.

(2) Ist das Abwasser mit Abfällen oder Schmutzwasser vermischt, für die andere Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 9

Ausnahmen

Regel 8 gilt nicht

- a) für das Einleiten von Abwasser aus einem Schiff, wenn das Einleiten aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
- b) für das Einleiten von Abwasser infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn vor und nach dem Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern.

Regel 10

Auffangananlagen

(1) Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, in Häfen und an Umschlagplätzen für die Einrichtung von Anlagen zu sorgen, die Abwasser aufnehmen, ohne eine unange-

messene Verzögerung für die Schiffe zu verursachen, und die ausreichen, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu genügen.

(2) Die Regierung jeder Vertragspartei teilt der Organisation zwecks Weiterleitung an die betroffenen Vertragsregierungen alle Fälle mit, in denen die nach dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 11

Genormte Abflußanschlüsse

Damit die Rohrleitungen der Auffanganlagen mit der Abflußleitung des Schiffes verbunden werden können, sind beide Leitungen mit einem genormten Abflußanschlußstück nach der nachstehenden Tabelle auszustatten:

Normabmessungen der Flansche für Abflußanschlüsse

Beschreibung	Abmessung
Außendurchmesser	210 mm
Innendurchmesser	entsprechend dem Außendurchmesser des Rohres
Lochkreisdurchmesser	170 mm
Schlitze im Flansch	4 Löcher von 18 mm Durchmesser in gleichem Abstand voneinander auf einem Lochkreis mit dem genannten Durchmesser angeordnet und zum äußeren Rand des Flansches offen, mit einer Schlitzbreite von 18 mm
Flanschdicke	16 mm
Schrauben und Muttern: Anzahl und Durchmesser	4, jede mit 16 mm Durchmesser und geeigneter Länge

Der Flansch ist so konstruiert, daß er für Rohre bis zu einem Innendurchmesser von 100 mm geeignet ist; er muß aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff mit glatter Oberfläche sein. Dieser Flansch muß zusammen mit einer Dichtung für einen Betriebsdruck von 6 kg/cm² geeignet sein.

Bei Schiffen mit einer Seitenhöhe von 5 Meter und weniger kann der Innendurchmesser des Abflußanschlusses 38 Millimeter betragen.

Anhang zu Anlage IV

Muster eines Zeugnisses

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (1973)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Namen der Regierung von

(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch

(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Brutto- raumgehalt	Zahl der Personen, für deren Beförderung das Schiff zugelassen ist

Neues/vorhandenes Schiff *)

Datum des Bauauftrags

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

Datum der Ablieferung

Hiemit wird bescheinigt,

1. daß das Schiff nach Regel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i bis iv der Anlage IV mit einer Abwasser-Aufbereitungsanlage/einer Anlage zur mechanischen Behandlung/einem Sammel-tank *) und einer Abflußleitung wie folgt ausgerüstet ist:

*) a) Beschreibung der Abwasser-Aufbereitungsanlage:

Typ der Abwasser-Aufbereitungsanlage

Name des Herstellers

Die Verwaltung bescheinigt, daß die Abwasser-Aufbereitungsanlage folgenden Ausflußnormen entspricht: **)

*) b) Beschreibung der Anlage zur mechanischen Behandlung:

Typ der Anlage zur mechanischen Behandlung

Name des Herstellers

Qualität des Abwassers nach der Desinfektion

*) c) Beschreibung der Sammel-tankausrüstung:

Gesamtkapazität des Sammel-tanks Kubikmeter

Standort

d) Rohrleitung für das Einleiten von Abwasser in eine Auffanganlage, versehen mit einem genormten Landanschluß;

2. daß das Schiff bezüglich der Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser nach Regel 3 der Anlage IV des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe besichtigt worden ist und daß die Besichtigung gezeigt hat, daß die Ausrüstung des Schiffes und ihr Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und daß das Schiff den einschlägigen Vorschriften der Anlage IV entspricht.

*) Nichtzutreffendes streichen.

**) Parameter sind anzugeben.

Dieses Zeugnis gilt bis

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

..... 19.....

(Unterschrift des das Zeugnis ausstellenden Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

Nach Regel 7 Absätze 2 und 4 der Anlage IV wird die Geltungsdauer dieses Zeugnisses bis verlängert.

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Ort

Datum

Anlage V

Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

Regel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Müll“ bezeichnet alle beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallenden und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigenden Arten von Speise-, Haushalts- und Betriebsabfall, ausgenommen Frischfisch und Teile davon; hiervon ausgenommen sind Stoffe, die in anderen Anlagen bezeichnet oder aufgeführt sind.
2. „Nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht bestimmt wird, jedoch mit der Maßgabe, daß für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens bedeutet: von einer Linie aus, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11° südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist, von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 144°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 18°00' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 153°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.
3. Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer obligatorischer Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Müll erforderlich ist. Zu den Sondergebieten gehören die in Regel 5 dieser Anlage aufgeführten Gebiete.

Regel 2

Anwendung

Diese Anlage gilt für alle Schiffe.

Regel 3

Beseitigung von Müll außerhalb von Sondergebieten

- (1) Vorbehaltlich der Regeln 4, 5 und 6
- a) ist die Beseitigung aller Kunststoffgegenstände wie zum Beispiel synthetischer Seile, synthetischer Fischnetze und Kunststoffmülltüten ins Meer verboten;

- b) hat die Beseitigung des nachstehend aufgeführten Mülls ins Meer so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt zu erfolgen; die Beseitigung ist jedoch auf jeden Fall verboten, wenn die Entfernung vom nächstgelegenen Land geringer ist als

- i) 25 Seemeilen bei Stauholz, Schalungs- und Verpackungsmaterial, das schwimmt;
- ii) 12 Seemeilen bei Lebensmittelabfällen und allem sonstigen Müll einschließlich Papiererzeugnissen, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnlichem Abfall;

- c) kann die Beseitigung des unter Buchstabe b Ziffer ii bezeichneten Mülls ins Meer erlaubt werden, wenn er durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden ist und wenn die Beseitigung so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt erfolgt; die Beseitigung ist jedoch auf jeden Fall verboten, wenn die Entfernung vom nächstgelegenen Land weniger als 3 Seemeilen beträgt. Der zerkleinerte oder zermahlene Müll muß ein Sieb mit Öffnungen von höchstens 25 Millimeter passieren können.

(2) Ist der Müll mit anderen Abfällen gemischt, für die andere Beseitigungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 4

Besondere Vorschriften für die Beseitigung von Müll

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist die Beseitigung von Gegenständen, für welche diese Regel gilt, von festen oder schwimmenden Plattformen aus, die bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens eingesetzt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 Meter von diesen Plattformen befinden, verboten.

(2) Die Beseitigung von Lebensmittelabfällen ins Meer von derartigen festen oder schwimmenden Plattformen aus, die mehr als 12 Seemeilen vom Land entfernt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 Meter von diesen Plattformen befinden, kann erlaubt werden, wenn die Abfälle durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Diese zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit Öffnungen von höchstens 25 Millimeter passieren können.

Regel 5

Beseitigung von Müll innerhalb von Sondergebieten

(1) Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres und das „Gebiet der Golfe“, die wie folgt festgelegt werden:

- a) Das Mittelmeergebiet bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad 5°36' W gebildet wird.

- b) Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee.
- c) Das Gebiet des Schwarzen Meeres bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N gebildet wird.
- d) Das Gebiet des Roten Meeres bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Sues und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan (12°8,5' N, 43°19,6' O) und Husn Murad (12°40,4' N, 43°30,2' O) begrenzt.
- e) Das „Gebiet der Golfe“ bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' O) und Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' O).

(2) Vorbehaltlich der Regel 6

- a) ist die Beseitigung folgender Gegenstände ins Meer verboten:
 - i) alle Kunststoffgegenstände wie zum Beispiel synthetische Seile, synthetische Fischnetze und Kunststoffmülltüten und
 - ii) aller sonstige Müll einschließlich Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut, Stauholz, Schalungs- und Verpackungsmaterial;
- b) hat die Beseitigung von Lebensmittelabfällen ins Meer so weit wie möglich von Land, jedoch auf keinen Fall weniger als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, zu erfolgen.

(3) Ist der Müll mit anderen Abfällen gemischt, für die andere Beseitigungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

(4) Auffanganlagen innerhalb der Sondergebiete:

- a) Die Regierung jeder Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß so bald wie möglich in allen Häfen innerhalb eines Sondergebiets geeignete Auffanganlagen nach Regel 7 unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse der in diesen Gebieten betriebenen Schiffe eingerichtet werden.
- b) Die Regierung jeder betroffenen Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Buchstabe a getroffenen Maß-

nahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften dieser Regel in bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens zwölf Monate im voraus.

- c) Nach dem so festgesetzten Datum müssen Schiffe, die auch Häfen in diesen Sondergebieten anlaufen, in denen solche Anlagen noch nicht bereitstehen, den Vorschriften dieser Regel voll entsprechen.

Regel 6

Ausnahmen

Die Regeln 3, 4 und 5 gelten nicht

- a) für die Beseitigung von Müll von einem Schiff aus, das aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist,
- b) für das Überbordgehen von Müll auf Grund einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, sofern vor und nach dem Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Überbordgehen zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, oder
- c) für den unfallbedingten Verlust synthetischer Fischnetze oder synthetischen Materials im Zusammenhang mit dem Instandsetzen derartiger Netze, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um diesen Verlust zu verhüten.

Regel 7

Auffangananlagen

(1) Die Regierung jeder Vertragspartei verpflichtet sich, in Häfen und an Umschlagplätzen für die Einrichtung von Anlagen zu sorgen, die entsprechend den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe ohne unangemessene Verzögerung für diese Müll aufnehmen können.

(2) Die Regierung jeder Vertragspartei teilt der Organisation zwecks Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle mit, in denen die nach dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Annex I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Chapter I

General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.
- (2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.
- (3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- (4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.
- (5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
- (6) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
 - (c) the delivery of which is after 31 December 1979; or
 - (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
 - (a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (b) which changes the type of the ship; or
 - (c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.
- (9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.
- (10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.
- (11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.
- (12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.
- (13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.
- (14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.
- (15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.
- (16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that ef-

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

- (17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.
- (18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.
- (19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.
- (20) "Amidships" is at the middle of the length (L).
- (21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.
- (22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.
- (23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.
- (24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.
- (25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2

Application

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

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

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker,

the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

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

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

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

Regulation 3

Equivalents

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

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

Regulation 4

Surveys

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

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8 (3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Inter-

national Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

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

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

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

Regulation 5

Issue of Certificate

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

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

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

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

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

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

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

Regulation 7

Form of Certificate

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

Regulation 8

Duration of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Adminis-

tration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

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

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

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

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

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

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

Chapter II

Requirements for Control of Operational Pollution

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

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

- (a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
 - (i) the tanker is not within a special area;
 - (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the tanker is proceeding en route;
 - (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
 - (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

- (vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15 (5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

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

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

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

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

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

Regulation 10

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

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

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

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5' N, 43°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 43°30.2' E).

(e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) and Ras Al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

(2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.

(b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

(3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

- (i) the ship is proceeding en route;
- (ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
- (iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

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

(c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

- (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and

oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - (1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
 - (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a) (iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (b) Red Sea area and Gulfs area:
- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
 - (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b) (i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
 - (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.

- (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

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

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

Regulation 12

Reception Facilities

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

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
- (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
- (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and

- (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2) (a) of this Regulation.
- (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
- (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
- (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2) (d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
- (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

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

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

(1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015 L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

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

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

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16 (2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15

Retention of Oil on Board

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. *) The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9 (1) (a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

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

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

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

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

view the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

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

Regulation 16

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

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

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

(a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or

(b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and sub-paragraph (2) (a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

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

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

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

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

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

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

shall have regard to the specification recommended by the Organization. *)

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

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

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

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

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

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

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

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

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

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

Regulation 19

Standard Discharge Connection

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

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

**Standard Dimensions of Flanges
for Discharge Connections**

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

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

Regulation 20

Oil Record Book

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

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

(a) For oil tankers

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

(b) For ships other than oil tankers

- (i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;

- (iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

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

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

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

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

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

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

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

Chapter III

Requirements for Minimizing Oil Pollution from Oil Tankers due to Side and Bottom Damages

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of

a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

(i) Longitudinal extent (l_c):

$\frac{1}{3}L$ or 14.5 metres, whichever is less

(ii) Transverse extent (t_c):

(inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard)

$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less

(iii) Vertical extent (v_c):

from the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

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

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

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

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

(a) for side damages:

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

(b) for bottom damages:

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

where:

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

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

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$$

when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$$

when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero,

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

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

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

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

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

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

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered nonexistent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

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

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

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

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

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

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

- (a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or
- (b) a tanker to which both the following conditions apply:
 - (i) delivery is not later than 1 January 1977; and
 - (ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400 \sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

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

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

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided: 0.1 L
- (b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only: 0.15 L
- (c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:
 - (i) for wing tanks: 0.2 L
 - (ii) for centre tanks:
 - (1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$: 0.2 L
 - (2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{5}$:
 - where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$$
 - where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

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

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the

tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

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

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

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

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

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

ments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

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

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

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

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

Spaces	Permeability
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*)
Intended for other liquids	0 to 0.95**)

*) Whichever results in the more severe requirements.

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

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3) (a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at

least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

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

- (a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1) (c) of this Regulation.

Appendix I

List of Oils *)

Asphalt solutions

Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

Oils

Clarified
Crude Oil
Mixtures containing crude oil
Diesel Oil
Fuel Oil No. 4
Fuel Oil No. 5
Fuel Oil No. 6
Residual Fuel Oil
Road Oil
Transformer Oil
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Lubrication Oils and Blending Stocks
Mineral Oil
Motor Oil
Penetrating Oil
Spindle Oil
Turbine Oil

Distillates

Straight Run
Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates – fuel
Reformates
Polymer – fuel

Gasolines

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight Run
Fuel Oil No. 1 (Kerosene)
Fuel Oil No. 1-D
Fuel Oil No. 2
Fuel Oil No. 2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, Heavy)
Turbo Fuel
Kerosene
Mineral Spirit

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

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

Appendix II

Form of Certificate

International Oil Pollution Prevention Certificate (1973)

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

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

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

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

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier*)

Asphalt carrier*)

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

Ship other than any of the above*)

New/existing ship*)

Date of building or major conversion contract

.....
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

.....
Date of delivery or completion of major conversion

.....
*) Delete as appropriate.

Part A – all ships

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

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

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

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

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

.....

.....

Remarks:

*) Delete as appropriate.

Part B – oil tanker¹⁾ ²⁾

Deadweight metric tons. Length of ship metres.

It is certified that this ship is:

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

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

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

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

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

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

³⁾ Delete as appropriate.

This is to certify:

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

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

This Certificate is valid until

subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at

(place of issue of Certificate)

19.....

(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

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

Endorsement for existing ships ⁴⁾

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

Signed

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Place of endorsement

Date of endorsement

Intermediate survey

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

Signed

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Place

Date

Signed

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Place

Date

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

Signed

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Place

Date

⁴⁾ This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

Appendix III
Form of oil record book
Oil record book
I – For oil tankers ¹⁾

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from (date) to (date)

(a) Loading of oil cargo

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

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

(c) Unloading of oil cargo

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

(d) Ballasting of cargo tanks

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Cleaning of cargo tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master

²⁾ Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 10 (2) (a) (iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

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

(f) Discharge of dirty ballast

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

Date of entry

Officer in charge

Master

(g) Discharge of water from slop tanks

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

Date of entry

Officer in charge

Master

(h) Disposal of residues

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

Date of entry

Officer in charge

Master

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master

(j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port ⁴⁾

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

Date of entry Officer in charge

Master

(k) Accidental or other exceptional discharges of oil

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

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

.....

Date of entry Officer in charge

Master

- (m) Additional operational procedures and general remarks

.....

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

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

II – For ships other than oil tankers

Name of ship

Operations from (date), to (date)

- (a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

(c) Disposal of residues

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

Date of entry Officer in charge

Master

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port ⁵⁾

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

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

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

Date of entry Officer in charge

Master

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

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

Date of entry Officer in charge

Master

- (g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above:

Has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?

Yes/No

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

.....

.....

Date of entry Officer in charge

Master

- (h) Additional operational procedures and general remarks

.....

Date of entry Officer in charge

Master

Annex II

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1 (9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kPa/cm² at a temperature of 37.8 °C.
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3 (4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
 - (b) The Black Sea Area.
- (8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10 (1) (b) of Annex I of the present Convention.
 - (9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10 (1) (c) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2

Application

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

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) Category A – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
- (b) Category B – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.
- (c) Category C – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
- (d) Category D – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

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

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

Regulation 4

Other Liquid Substances

- (1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B,

C and D, as defined in Regulation 3 (1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

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

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3 (1) (b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3 (1) (c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3 (1) (d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remain-

ing in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3 (1) (b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
- (b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3 (1) (c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such

procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.

(11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation (4) (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

(12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7 (1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

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

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

- (a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and

- (b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

(2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

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

Regulation 8 Measures of Control

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

Category A Substances in all Areas

(2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

(3) If the tank is to be washed:

- (a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
- (b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1) (a), (b) and (c) or 7 (a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

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

- (a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;
- (b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:
 - (i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
 - (ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and

- (iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

(c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3) (b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

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

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

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5 (2) (c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5 (3) (c) and 5 (9) (c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
 - (iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.
- (d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5 (3) of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas

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

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:
 - (i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5 (8) (c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and
 - (ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5 (8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.
- (e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5 (2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

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

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

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility

in accordance with the provisions of Regulation 5 (1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

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

Regulation 9

Cargo Record Book

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

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

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

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

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

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

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

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Mas-

ter of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

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

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

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

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

Regulation 11

Issue of Certificate

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

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

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

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

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

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

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

Regulation 12

Duration of Certificate

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

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

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

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

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

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

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

fore the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

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

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to

be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

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

Appendix I

Guidelines for the Categorization of Noxious Liquid Substances

Category A

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

Category B

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

Category C

Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more,

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

Category D

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

Other Liquid Substances

(for the purposes of Regulation 4 of this Annex)

Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II
List of noxious liquid substances carried in bulk

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

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

Substance	I	II	III	IV
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (Potassium hydroxide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude) *)	—	D		
Chloroprene *)	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	—	B		
Citric acid (10 %-25 %)	—	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine *)	—	D		
para-Cymene (Isopropyltoluene) *)	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane *)	—	D		
Diacetone alcohol *)	1148	D		
Dibenzyl ether *)	—	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D. D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine *)	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	—	C		
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D		
Diisobutylene *)	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	—	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether *)	1159	D		
Dimethylamine (40 % aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylaminoethanol) *)	2051	C		
Dimethylformamide	—	D		
1,4-Dioxane *)	1165	C		

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

Substance	I	II	III	IV
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures *)	—	D		
Dodecylbenzene	—	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate *)	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone *)	—	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	—	D		
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin *)	—	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate *)	—	D		
2-Ethylhexyl alcohol	—	C		
Ethyl lactate *)	1192	D		
2-Ethyl 3-propylacrolein *)	—	B		
Formaldehyde (37–50 % solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	—	C		
Heptanoic acid *)	—	D		
Hexamethylenediamine *)	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40 % aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60 %)	2015	C		
Isobutyl acrylate	—	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	—	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane *)	—	D		
Isopentane	—	D		
Isophorone	—	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	—	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	—	D		
Mesityl oxide *)	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	—	D		

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

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

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

Substance	I	II	III	IV
Tallow	—	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	—	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate *)	2078	B		
Trichloroethane	—	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	—	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene *)	—	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate *)	—	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride *)	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

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

Appendix III
List of other Liquid Substances carried in Bulk

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

Appendix IV
Cargo Record Book for Ships Carrying Noxious Liquid Substances in Bulk

Name of ship

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres

Voyage from to

(a) Loading of cargo

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

(b) Transfer of cargo

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

(c) Unloading of cargo

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

(d) Ballasting of cargo tanks

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

..... Signature of Master

(e) Cleaning of cargo tanks

Category A substances

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning
19. Method(s) of cleaning
20. Location of reception facility used
21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
22. Quantity remaining in tank
23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
24. Location, date of discharge into sea
25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

26. Washing procedure used
27. Quantity of water used
28. Date, location of discharge into sea
29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

(f) Transfer of dirty ballast water

30. Identity of tank(s)
31. Date and position of ship at start of discharge into sea
32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
33. Ship's speed(s) during discharge
34. Quantity discharged into sea
35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s)]
36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable).

..... Signature of Master

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

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

(h) Accidental or other exceptional discharge

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

..... Signature of Master

Appendix V

Form of Certificate

International pollution prevention Certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (1973)

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

(Official Seal)

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

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

by

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

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

This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.
3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

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

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

Issued at

.....
(place of issue of Certificate)

..... 19.....

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

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

Intermediate surveys

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

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

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

.....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Annex III

Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances carried by Sea in Packaged Forms, or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons*

Regulation 1

Application

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

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

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

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

Regulation 2

Packaging

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

Regulation 3

Marking and Labelling

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

Regulation 4

Documentation

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

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

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on

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

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

Regulation 5

Stowage

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

Regulation 6

Quantity Limitations

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

Regulation 7

Exceptions

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

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

Regulation 8

Notification

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

Annex IV

Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

- (1) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - (b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- (2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (3) "Sewage" means:
 - (a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
 - (b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - (c) drainage from spaces containing living animals; or
 - (d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- (4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- (5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in
latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;

- (iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and

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

Regulation 3

Surveys

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

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

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

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

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

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

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

Regulation 4

Issue of Certificate

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

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

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

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

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

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

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

Regulation 6

Form of Certificate

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

Regulation 7

Duration of Certificate

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

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Cer-

tificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

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

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

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

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

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

Regulation 8

Discharge of Sewage

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

- (a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3 (1) (a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- (b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3 (1) (a) (i) of this Annex, and
 - (i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
 - (ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or
- (c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

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

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

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

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

Regulation 11

Standard Discharge Connections

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

Standard Dimensions of Flanges for Discharge Connections

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

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

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

Appendix

Form of Certificate

International sewage pollution prevention Certificate (1973)

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

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

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

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

New/existing ship *)

Date of building contract

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

Date of delivery

This is to certify that:

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

*) (a) Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards: **)

*) (b) Description of comminuter:

Type of comminuter

Name of manufacturer

Standard of sewage after disinfection

*) (c) Description of holding tank equipment:

Total capacity of the holding tank m³

Location

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

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

*) Delete as appropriate.

**) Parameters should be incorporated.

This Certificate is valid until

Issued at

(place of issue of Certificate)

..... 19

(Signature of official issuing the Certificate)

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

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

is extended until

Signed

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Place

Date

Annex V

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.
- (2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.
- (3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

- (1) Subject to the provisions of Regulation 4, 5 and 6 of this Annex:
- (a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
- (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

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

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

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

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

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

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

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

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

- (2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:
- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
 - (b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

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

(4) Reception facilities within special areas:

- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
- (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

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

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

Regulation 7

Reception Facilities

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

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

Annexe I

Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Chapitre I Généralités

Règle 1 Définitions

Aux fins de la présente Annexe:

- 1) «Hydrocarbures» désigne le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention) et comprend, sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe.
- 2) «Mélange d'hydrocarbures» désigne tout mélange contenant des hydrocarbures.
- 3) «Combustible liquide» désigne tout hydrocarbure utilisé comme combustible pour l'appareil propulsif et les appareils auxiliaires du navire qui transporte ce combustible.
- 4) «Pétrolier» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces à cargaison et comprend les transporteurs mixtes et tout «navire-citerne pour produits chimiques» tel que défini à l'Annexe II de la présente Convention lorsqu'il transporte une cargaison totale ou partielle d'hydrocarbures en vrac.
- 5) «Transporteur mixte» désigne un navire conçu pour transporter soit des hydrocarbures, soit des cargaisons solides en vrac.
- 6) «Navire neuf» désigne un navire:
 - a) dont le contrat de construction est passé après le 31 décembre 1975; 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 30 juin 1976; ou
 - c) dont la livraison s'effectue après le 31 décembre 1979; ou
 - d) qui a subi une transformation importante:
 - i) dont le contrat est passé après le 31 décembre 1975; ou
 - ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 30 juin 1976; ou
 - iii) qui est achevée après le 31 décembre 1979.
- 7) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- 8) «Transformation importante» désigne une transformation d'un navire existant:
 - a) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou
 - b) qui change le type du navire; ou
 - c) qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou
 - d) qui entraîne d'autres modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.
- 9) «A partir de la terre la plus proche» signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142°08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S. et de longitude 141°55' E. puis entre les points suivants:
latitude 10°00' S. et longitude 142°00' E.
latitude 9°10' S. et longitude 143°52' E.
latitude 9°00' S. et longitude 144°30' E.
latitude 13°00' S. et longitude 144°00' E.
latitude 15°00' S. et longitude 146°00' E.
latitude 18°00' S. et longitude 147°00' E.
latitude 21°00' S. et longitude 153°00' E.
et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42' S. et de longitude 153°15' E. sur la côte australienne.
- 10) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 10 de la présente Annexe.
- 11) «Taux instantané de rejet des hydrocarbures» désigne le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en noeuds au même instant.
- 12) «Citerne» désigne un espace fermé constitué par la structure permanente d'un navire et qui est conçu pour le transport de liquides en vrac.
- 13) «Citerne latérale» désigne toute citerne adjacente au bordé du navire.
- 14) «Citerne centrale» désigne toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

- 15) «Citerne de décantation» désigne une citerne destinée spécialement à recevoir les résidus des citernes, les eaux de nettoyage des citernes et les autres mélanges d'hydrocarbures.
- 16) «Ballast propre» désigne le ballast d'une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté des hydrocarbures, a été nettoyée de manière que l'effluent de cette citerne, s'il était rejeté d'un navire stationnaire dans des eaux propres et tranquilles par beau temps, ne laisserait pas de traces visibles d'hydrocarbures à la surface de l'eau ou du littoral adjacent et ne laisserait ni dépôt ni émulsion sous la surface de l'eau ou sur le littoral adjacent. Lorsque le ballast rejeté passe par un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité, les indications fournies par ce dispositif, si elles montrent que la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépassait pas 15 parts par million, prouvent que le ballast était propre, nonobstant la présence de traces visibles.
- 17) «Ballast séparé» désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne complètement isolée des circuits de la cargaison d'hydrocarbures et du combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que des hydrocarbures ou des substances nocives au sens des diverses définitions données dans les Annexes de la présente Convention.
- 18) La «longueur» (L) est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison, à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la meche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue. La longueur (L) est mesurée en mètres.
- 19) Les «perpendiculaires avant et arrière» sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.
- 20) Le «milieu du navire» est situé au milieu de la longueur (L).
- 21) La «largeur du navire» (B) est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique. La largeur (B) est mesurée en mètres.
- 22) «Port en lourd» (DW) désigne la différence, exprimée en tonnes métriques, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été assigné et son poids léger.
- 23) «Poids léger» désigne le déplacement, en tonnes métriques, d'un navire sans cargaison, combustible liquide, huile de graissage, eau de ballast, eau douce, ni eau d'alimentation des chaudières dans ses citernes, sans provisions de bord et sans passagers ni bagages.
- 24) «Perméabilité» d'un espace désigne le rapport entre le volume de cet espace que l'on suppose occupé par l'eau et son volume total.
- 25) Dans tous les cas, les «volumes» et les «surfaces» d'un navire sont calculés hors membres.

Règle 2

Champ d'application

1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

2) Lorsqu'un navire autre qu'un pétrolier est équipé d'espaces à cargaison qui sont construits et utilisés pour le transport d'hydrocarbures en vrac et dont la capacité totale est égale ou supérieure à 200 mètres cubes, les dispositions des règles 9, 10, 14, 15 1), 2) et 3), 18, 20, et 24 4) de la présente Annexe applicables aux pétroliers s'appliquent aussi à la construction et à l'exploitation de ces espaces; toutefois, lorsque cette capacité totale est inférieure à 1 000 mètres cubes, les prescriptions de la règle 15 4) de la présente Annexe peuvent être appliquées à la place de celles de la règle 15 1), 2) et 3).

3) Lorsqu'un pétrolier transporte, dans un des ses espaces à cargaison, des substances soumises aux dispositions de l'Annexe II de la présente Convention, il convient d'appliquer aussi les dispositions pertinentes de l'Annexe II.

4) a) Tous les hydroptères, aéroglisseurs et autres nouveaux types de bâtiments (engins à effet de surface, engins submersibles, etc.) dont les caractéristiques de construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application de l'une quelconque des dispositions des chapitres II et III de la présente Annexe relatives à la construction et à l'équipement, peuvent être exemptés de l'application de ces dispositions par l'Autorité, à condition que la construction et l'équipement du navire offrent une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures eu égard au service auquel ils sont destinés.

b) Les détails d'une telle exemption accordée par l'Autorité doivent figurer sur le Certificat mentionné à la règle 5 de la présente Annexe.

c) Dès que possible et, au plus tard, dans un délai de quatre-vingt-dix jours, l'autorité accordant une telle exemption en communique les détails et les motifs à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Règle 3

Equivalences

1) L'Autorité peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe. Cette compétence de l'Autorité ne s'étend pas à la faculté de remplacer, à titre d'équivalence, les prescriptions des règles de la présente Annexe en matière de conception et de construction par des méthodes d'exploitation visant à contrôler les rejets d'hydrocarbures.

2) L'Autorité qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, en communique les détails à l'Organisation qui les diffuse aux Parties à la Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Règle 4

Visites

1) Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, est soumis aux visites ci-après:

- a) avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;

- b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 3 ou 4 de la règle 8 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;
- c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 5

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de la présente Annexe, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention. En ce qui concerne les navires existants, cette disposition devient applicable douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 6

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application de la règle 5 de la présente Annexe.

4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) à un navire qui est autorisé à battre pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas Partie à la Convention.

Règle 7

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction de la Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté, et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

5) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'aménagement, les installations, les matériaux et l'équipement prescrits par la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de la règle 4, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

Chapitre II

Dispositions relatives à la prévention de la pollution liée à l'exploitation des navires

Règle 9

Règlementation des rejets d'hydrocarbures

1) Sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de la présente Annexe et du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit à tout navire auquel la présente Annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, sauf lorsque toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

- a) en ce qui concerne les pétroliers, sauf dans les cas prévus à l'alinéa b) du présent paragraphe:
 - i) le pétrolier n'est pas dans une zone spéciale;
 - ii) le pétrolier est à plus de 50 milles marins de la terre la plus proche;
 - iii) le pétrolier fait route;
 - iv) le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin;
 - v) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent; et
 - vi) le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15, paragraphes 5 et 6 de la présente Annexe, 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;
- b) en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, et en ce qui concerne les pétroliers, pour les cales de la tranche des machines, à l'exclusion des cales de la chambre des pompes à cargaison à moins que leurs effluents ne soient mélangés avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures:
 - i) le navire n'est pas dans une zone spéciale;
 - ii) le navire est à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche;
 - iii) le navire fait route;
 - iv) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à 100 parts par million; et
 - 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 système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, qui naviguent hors des zones spéciales, l'Autorité veille à ce qu'ils soient équipés, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'installations permettant la conservation des résidus d'hydrocarbures à bord et leur rejet dans des installations de réception ou à la mer conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa b) de la présente règle.

3) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de

la présente règle ou de la règle 10 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

4) Les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé. Les dispositions de l'alinéa b) de ce même paragraphe ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures ne dépassant pas 15 parts par million.

5) 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.

6) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la présente règle sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

Règle 10

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

1) Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit:

- a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N. et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36' W.
- b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44,8' N.).
- c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.
- d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°8,5' N., 43°19,6' E.) et Husn Murad (12°40,4' N., 43°30,2' E.).
- e) Par «zone des golfes», on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30' N., 59°48' E.) et Ras Al Fasteh (25°04' N., 61°25' E.).

2) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, 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) Pendant qu'ils se trouvent dans une zone spéciale, ces navires conservent à bord la totalité des résidus d'hydrocarbures et des boues ainsi que toutes les eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes, et ne les rejettent que dans des installations de réception.

3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, 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.

b) 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.

c) Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés à la mer dans les conditions énoncées à l'alinéa a) du présent paragraphe sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

4) Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5) Aucune disposition de la présente règle n'interdit à un navire dont une partie seulement du trajet se trouve dans une zone spéciale d'effectuer des rejets en dehors de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

6) Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Gouvernements des Parties à la Convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 9 de la présente Annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tous documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.

7) Installations de réception dans les zones spéciales

a) Zones de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique

- i) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une quelconque zone spéciale s'engagent à faire mettre en place le 1^{er} janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.
- ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des entrées de voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.
- iii) Pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention (si cette date est antérieure au 1^{er} janvier 1977) et le 1^{er} janvier 1977, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe. Toutefois, les Gouvernements des Parties riverains d'une quelconque des zones spéciales visées au présent alinéa peuvent fixer une date antérieure au 1^{er} janvier 1977 mais

postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, à partir de laquelle les dispositions de la présente règle relatives aux zones spéciales en question prennent effet;

- 1) si toutes les installations de réception voulues sont établies à la date ainsi fixée; et
- 2) sous réserve que les Parties intéressées notifient la date ainsi fixée à l'Organisation six mois au moins à l'avance, pour communication aux autres Parties.
- iv) A compter du 1^{er} janvier 1977 ou de la date antérieure fixée conformément à la disposition du point iii) du présent alinéa, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.
- b) Zone de la mer Rouge et «zone des golfes»
 - i) Les Gouvernements des Parties riverains des zones spéciales s'engagent à faire mettre en place, aussitôt que possible, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir et de traiter tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers. En outre, tous les ports de la zone spéciale sont munis d'installations suffisantes pour recevoir les autres résidus et les mélanges d'hydrocarbures de tous les navires. La capacité de ces installations est suffisante pour satisfaire les besoins des navires qui les utilisent sans leur imposer de retards anormaux.
 - ii) Les Gouvernements des Parties dont la juridiction s'étend à des voies de navigation maritime à faible profondeur pouvant nécessiter qu'un navire réduise son tirant d'eau en rejetant du ballast s'engagent à faire mettre en place les installations visées à l'alinéa i) du présent paragraphe, étant entendu que les navires qui doivent décharger des résidus ou du ballast pollué peuvent subir un certain retard.
 - iii) Tous les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application des dispositions des alinéas i) et ii) du paragraphe b) de la présente règle. Quand elle a reçu des notifications suffisantes, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les dispositions de la présente règle pour la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.
 - iv) Pendant la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et la date prévue à l'alinéa précédent, les navires se trouvant dans la zone spéciale se conforment aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.
 - v) A compter de cette date, les pétroliers chargeant dans des ports des zones spéciales visées au présent alinéa où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle. Toutefois, les pétroliers qui pénètrent dans ces zones spéciales pour y charger s'efforcent dans toute la mesure du possible de n'avoir que du ballast propre à bord.
 - vi) A compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à la zone spéciale considérée, les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment les installations insuffisantes.
 - vii) Au moins les installations de réception prévues à la règle 12 de la présente Annexe doivent être mises en place au 1^{er} janvier 1977 ou dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention si cette date est postérieure.

Règle 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

- a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer;
- b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;
- c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Règle 12

Installations de réception

1) Sous réserve des dispositions de la règle 10, les Gouvernements des Parties s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les terminaux de chargement d'hydrocarbures, dans les ports de réparation et autres ports dans lesquels les navires ont à décharger des résidus d'hydrocarbures, d'installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient encore à décharger et adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards anormaux.

2) Les installations de réception visées au paragraphe 1 de la présente règle doivent être mises en place:

- a) dans tous les ports et terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut à bord de pétroliers, lorsque ces derniers ont effectué juste avant leur arrivée un voyage sur lest de 72 heures au plus ou de 1 200 milles marins au plus;
- b) dans tous les ports ou terminaux où plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut sont chargées en moyenne par jour;
- c) dans tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes;
- d) dans tous les ports et terminaux qui reçoivent des navires pourvus des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) prévues à la règle 17 de la présente Annexe;
- e) dans tous les ports, pour ce qui est des eaux de cale et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe; et
- f) dans tous les ports utilisés pour le chargement en vrac, pour ce qui est des résidus d'hydrocarbures provenant des transporteurs mixtes, qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

3) La capacité des installations de réception doit s'établir comme suit:

- a) Les terminaux utilisés pour le chargement de pétrole brut doivent avoir des installations de réception suffisantes

pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers effectuant les voyages décrits au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle ne peuvent rejeter conformément aux dispositions du paragraphe 1, alinéa a) de la règle 9 de la présente Annexe.

- b) Les ports de chargement et terminaux visés au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir les hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers chargeant des hydrocarbures en vrac autres que du pétrole brut ne peuvent rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe.
- c) Tous les ports ayant des chantiers de réparation de navires ou des installations de nettoyage des citernes doivent avoir des installations de réception suffisantes pour recevoir tous les résidus et mélanges d'hydrocarbures restant à bord des navires qui entrent dans lesdits chantiers ou installations.
- d) Les installations mises en place dans des ports ou terminaux en vertu du paragraphe 2, alinéa d) de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir tous les résidus conservés à bord, en vertu de la règle 17 de la présente Annexe, par les navires que l'on peut raisonnablement s'attendre à voir faire escale dans ces ports et terminaux.
- e) Toutes les installations mises en place dans les ports et terminaux en vertu des dispositions de la présente règle doivent avoir une capacité suffisante pour recevoir les eaux de cale contenant des hydrocarbures et autres résidus qui ne peuvent être rejetés conformément aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.
- f) Les installations mises en place dans les ports de chargement pour les cargaisons en vrac doivent tenir compte de façon appropriée des problèmes particuliers des transporteurs mixtes.

4) Les installations de réception prescrites aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle doivent être en place un an au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou au 1^{er} janvier 1977 si cette date est postérieure.

5) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations visées à la présente règle.

Règle 13

Pétroliers équipés de citernes à ballast séparé

1) Tout pétrolier neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux dispositions de la présente règle.

2) La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité sur lest, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à hydrocarbures pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente règle. Dans tous les cas, toutefois, la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment d'un voyage sur ballast, y compris dans la condition correspondant au poids léger et au ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent à chacune des prescriptions suivantes:

- a) le tirant d'eau au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération la déformation du navire) n'est pas inférieur à:

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

- b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau milieu (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et

- c) le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun cas être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

3) Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à hydrocarbures sauf lorsque 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 hydrocarbures pour assurer la sécurité du navire. Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et cette opération est inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe.

4) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle peut, néanmoins, être considéré comme pétrolier équipé de citernes à ballast séparé à condition que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres, il satisfasse pleinement aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle et que, s'il s'agit d'un pétrolier d'une longueur inférieure à 150 mètres, les conditions de ballast séparé soient jugées satisfaisantes par l'Autorité.

Règle 14

Séparation des hydrocarbures et du ballast

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2 de la présente règle, aucun ballast ne doit être transporté dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide à bord des navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux, autres que les pétroliers, ou à bord des pétroliers neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux.

2) Lorsque des conditions exceptionnelles ou la nécessité de transporter de grandes quantités de combustible liquide obligent à transporter du ballast qui n'est pas du ballast propre dans l'une quelconque des citernes à combustible liquide, ce ballast doit être rejeté dans une installation de réception, ou à la mer conformément aux dispositions de la règle 9 et à l'aide des dispositifs visés au paragraphe 2 de la règle 16 de la présente Annexe et cette opération est inscrite dans le registre des hydrocarbures.

3) Tous les autres navires satisfont, dans la mesure du possible et du raisonnable, aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Règle 15

Conservation des hydrocarbures à bord

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 5 et 6 de la présente règle, les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux doivent être équipés de dispositifs conformes aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle, à condition que, dans le cas des pétroliers existants, les prescriptions relatives aux systèmes de surveillance continue et de contrôle de rejet des hydrocarbures et aux ensembles de citernes de décantation s'appliquent trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) a) Des moyens appropriés doivent être prévus pour nettoyer les citernes à cargaison et transférer les résidus des eaux de ballast polluées et les eaux de nettoyage des citernes à cargaison dans une citerne de décantation agréée par l'Autorité. A bord des pétroliers existants, l'une quelconque des citernes à cargaison peut être désignée comme citerne de décantation.

b) Dans ce système, on doit prévoir des dispositifs qui permettent de transférer les résidus d'hydrocarbures dans une citerne de décantation ou un ensemble de citernes de décantation de manière que tout effluent rejeté à la mer satisfasse aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

c) Les dispositifs de la citerne de décantation ou de l'ensemble de 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 mais leur capacité totale ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de la capacité de transport d'hydrocarbures du navire; toutefois, lorsqu'il existe des citernes à ballast séparé conformément à la règle 13 de la présente Annexe ou lorsqu'il n'existe pas de dispositifs nécessitant l'utilisation d'une quantité d'eau supplémentaire en sus de l'eau de nettoyage, tels que des éjecteurs, l'Autorité peut accepter que cette capacité soit ramenée à 2 pour cent. Les pétroliers neufs de plus de 70 000 tonnes de port en lourd sont munis de deux citernes de décantation au moins.

d) Les entrées, sorties, chicanes ou déversoirs, s'il en existe, des citernes de décantation doivent être disposés de manière à éviter qu'il n'y ait des remous excessifs et que des hydrocarbures ou émulsions d'hydrocarbures ne soient entraînés avec l'eau.

3) a) Un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures agréé par l'Autorité doit être installé. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée par l'Organisation. *) Le dispositif est muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. 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 des rejets d'hydrocarbures 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 le taux instantané de rejet des hydrocarbures dépasse celui qui est autorisé par la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) 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. Il est prévu une méthode manuelle de secours qui peut être utilisée lorsqu'un tel défaut de fonctionnement se produit mais le dispositif défectueux doit être réparé de manière à pouvoir fonctionner avant que le pétrolier ne commence son prochain voyage sur lest, à moins qu'il ne se rende dans un port pour réparation. Les pétroliers existants se conforment à toutes les dispositions spécifiées ci-dessus; toutefois, le rejet peut être arrêté par un dispositif manuel et le taux de rejet peut être évalué d'après les caractéristiques des pompes.

b) Il doit être prévu un détecteur d'interface efficace agréé par l'Autorité qui permette de déterminer rapidement et avec précision l'emplacement de l'interface hydrocarbures/eau dans les citernes de décantation et qui soit utilisable dans les autres citernes où s'effectue la séparation des hydrocarbures et de l'eau et d'où l'effluent doit être rejeté directement à la mer.

c) Les instructions relatives à l'exploitation de ce système doivent être conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité. Elles s'appliquent tant à l'exploitation manuelle qu'à l'exploitation automatique et doivent garantir que des hydrocarbures ne seront rejetés à aucun moment, sauf dans les conditions stipulées par la règle 9 de la présente Annexe. **)

4) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas à bord des pétroliers d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, où le contrôle des rejets

*) On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A.233(VII).

**) On se référera au «Clean Seas Guide for Oil Tankers» (Recueil de règles pour la propreté des mers à l'usage des navires-citernes) publié par la Chambre internationale de la marine marchande et le Oil Companies International Marine Forum.

d'hydrocarbures prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectue par la conservation à bord des hydrocarbures et le rejet ultérieur de toutes les eaux de nettoyage polluées dans des installations de réception; on inscrit dans le registre des hydrocarbures la quantité totale des hydrocarbures et de l'eau utilisée pour le nettoyage et renvoyée à une citerne de stockage. Cette quantité totale doit être rejetée dans des installations de réception à moins que des dispositions appropriées ne soient prises pour vérifier que l'effluent rejeté à la mer satisfait aux dispositions de la règle 9 de la présente Annexe.

5) 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 ne soit pas tenu de posséder un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973) et n'en possède effectivement pas. Il n'est accordé d'exemption qu'à la condition que le pétrolier conserve à bord tous 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.

6) Lorsque, de l'avis de l'Organisation, il est impossible d'obtenir le matériel prescrit à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) vi) de la présente Annexe et spécifié au paragraphe 3, alinéa a) de la présente règle pour la surveillance continue des rejets de produits raffinés légers (hydrocarbures blancs), l'Autorité peut suspendre l'application de cette prescription, à condition que le rejet ne soit autorisé que lorsqu'il est effectué selon des procédures établies par l'Organisation qui satisfassent aux conditions énoncées à la règle 9, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, à l'exception de celle relative à l'utilisation d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures. L'Organisation réexamine la question du matériel disponible au moins tous les 12 mois.

7) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle ne s'appliquent pas aux pétroliers transportant de l'asphalte, le contrôle prévu à la règle 9 de la présente Annexe s'effectuant dans ce cas par la conservation des résidus d'asphalte à bord et le rejet ultérieur, dans des installations de réception, de toutes les eaux de nettoyage polluées.

Règle 16

Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et séparateur d'eau et d'hydrocarbures

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux est muni d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures ou d'un système de filtrage 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) en plus des dispositifs prévus au paragraphe 1 de la présente règle, d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5 de la présente règle, ou
- b) à titre de solution de rechange aux dispositifs prévus au paragraphe 1 et au paragraphe 2, alinéa a) de la présente règle, d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle et d'un système de filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

3) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, l'Autorité veille à ce que ces navires soient équipés, dans la mesure du possible, d'installations permettant de conserver à bord les hydrocarbures ou les

mélanges d'hydrocarbures ou de les rejeter conformément aux dispositions de la règle 9, paragraphe 1, alinéa b) 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 agréé par l'Autorité. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte de la spécification recommandée 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 mélange 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 ou le système de filtrage doivent être d'un type agréé par l'Autorité et conçus de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le séparateur ou le système de filtrage ait une teneur en hydrocarbures inférieure à 100 parts par million. Lors de l'examen des caractéristiques du système, l'Autorité doit tenir compte des spécifications recommandées par l'Organisation.*

7) Le système de filtrage visé au paragraphe 2, alinéa b) de la présente règle doit être d'un type agréé par l'Autorité et conçu de façon à recevoir les rejets du séparateur et à produire un effluent dont la teneur en hydrocarbures 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.

Règle 17

Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type des machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe, tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible et des huiles de graissage et que les fuites d'hydrocarbures dans les compartiments des machines.

2) A bord des navires neufs, ces citernes doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et le rejet des résidus dans les installations de réception. Les navires existants doivent se conformer à la présente disposition dans la mesure du possible et du raisonnable.

Règle 18

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

1) A bord de tout pétrolier, un collecteur de rejet pouvant être relié aux installations de réception pour le rejet des eaux de

* On se référera à la «Recommandation sur des spécifications internationales pour les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les détecteurs d'hydrocarbures» adoptée par l'Organisation dans la résolution A. 233 (VII).

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 d'effluent à la mer autorisés par la règle 9 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) et b) du paragraphe 4 de la présente règle.

3) A bord de tout pétrolier neuf, il doit être prévu une commande permettant d'interrompre le rejet d'effluent à la mer 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, lorsqu'il est en service, et sur l'effluent lorsqu'il est rejeté 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) Tous les rejets s'effectuent au-dessus de la flottaison sous réserve des exceptions ci-après:

- a) les rejets de ballast propre et de ballast séparé peuvent s'effectuer sous la flottaison dans les ports ou les installations terminales au large;
- b) les navires existants qui ne peuvent, sans subir de modification, rejeter le ballast séparé au-dessus de la flottaison peuvent le rejeter au-dessous de la flottaison, à condition qu'un examen de la citerne effectué immédiatement avant le rejet n'ait révélé aucune présence d'hydrocarbures.

Règle 19

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages du navire destinés au rejet de résidus provenant des cales de la tranche des machines, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles figurant dans le tableau suivant:

Dimensions normalisées des brides des raccords de jonction des tuyaux de rejet

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	215 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur de tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	183 mm
Fentes dans la bride	6 trous de 22 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 22 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Épaisseur de la bride	20 mm
Boulons et écrous: quantité, diamètre	6 de chaque, de 20 mm de diamètre et de longueur appropriée

La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 125 mm et doit être en acier ou

autre matériau équivalent, de surface plane et munie d'un joint en matériau étanche aux hydrocarbures; la bride et le joint doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm².

Règle 20

Registre des hydrocarbures

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, qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire, sous la forme prévue à l'appendice III de la présente Annexe.

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

a) Pétroliers

- i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- ii) transfert interne d'une cargaison d'hydrocarbures en cours de voyage;
- iii) ouverture ou fermeture, avant et après les opérations de chargement et de déchargement, des vannes ou de tout dispositif analogue reliant entre elles les citernes à cargaison;
- iv) ouverture ou fermeture des moyens de communication entre les tuyautages à cargaison et les tuyautages de ballast d'eau de mer;
- v) ouverture ou fermeture des vannes installées sur le bordé du navire avant, pendant et après les opérations de chargement et de déchargement;
- vi) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- vii) ballastage des citernes à cargaison;
- viii) nettoyage des citernes à cargaison;
- ix) rejet des eaux de ballast à l'exception de celles provenant de citernes à ballast séparé;
- x) rejet des eaux des citernes de décantation;
- xi) élimination des résidus;
- xii) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

b) Autres navires

- i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible ou des espaces à cargaison destinés aux hydrocarbures;
- ii) rejet des eaux de ballast ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i) dans le présent alinéa;
- iii) élimination des résidus;
- iv) rejet des eaux de cales qui se sont accumulées dans la tranche des machines au port et rejet de routine à la mer des eaux de cales de la tranche des machines.

3) En cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de la règle 11 de la présente Annexe, ou en cas de déversement accidentel ou d'autre déversement exceptionnel qui fait l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre des hydrocarbures.

4) Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus est intégralement et dès que possible consignée dans le registre des hydrocarbures, de manière que toutes les

mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque section du registre est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question, et contresignée par le capitaine du navire. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

5) Le registre des hydrocarbures est conservé dans un endroit où il est aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

6) L'autorité compétente d'un Gouvernement d'une Partie à la Convention peut examiner le registre des hydrocarbures à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Elle peut en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. L'inspection du registre des hydrocarbures et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

Règle 21

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

Les plates-formes de forage fixes ou flottantes lorsqu'elles explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers des océans et les autres plates-formes se conforment aux dispositions de la présente Annexe qui sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, sous réserve:

- qu'elles soient équipées, dans toute la mesure du possible, des installations requises par les règles 16 et 17 de la présente Annexe;
- qu'elles consignent, sous une forme agréée par l'Autorité, toutes les opérations entraînant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures; et
- que dans toute zone spéciale, il soit interdit, sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, de rejeter à la mer des hydrocarbures, ou mélanges d'hydrocarbures, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.

Chapitre III

Prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par les pétroliers en cas d'avarie de bordé ou de fond

Règle 22

Hypothèses relatives aux avaries

1) Pour calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures des pétroliers, on s'est fondé sur les trois dimensions d'une brèche en forme de parallépipède dans le bordé ou le fond du navire. Dans le dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du pétrolier.

a) Avarie de bordé

i) Longueur (l_c):

$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ ou 14,5 mètres si cette dimension est inférieure

ii) Profondeur (t_c):

(mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné)

$\frac{B}{5}$ ou 11,5 mètres si cette dimension est inférieure

iii) Hauteur (v_c):

à partir de la ligne de référence sans limite supérieure

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 (l_s):

$\frac{L}{10}$

$\frac{L}{10}$ ou

5 mètres si cette dimension est inférieure

ii) Profondeur (t_s):

$\frac{B}{6}$ ou 10 mètres

5 mètres

en choisissant la dimension la plus faible, mais sans que cette dimension puisse être inférieure à 5 mètres

iii) Hauteur (v_s):

$\frac{B}{15}$ ou 6 mètres

à partir de la ligne de référence si cette dimension est inférieure

2) Partout où les symboles utilisés dans la présente règle figurent dans le présent chapitre, ils ont le sens défini dans la présente règle.

Règle 23

Fuites hypothétiques d'hydrocarbures

1) Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues aux avaries de bordé (O_c) ou de fond (O_s) sont calculées à l'aide des formules suivantes pour les compartiments endommagés à la suite d'une avarie survenue en un point quelconque de la longueur du navire, dans la mesure définie à la règle 22 de la présente Annexe.

a) Avaries de bordé:

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

b) Avaries de fond:

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

Dans ces formules:

W_i = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, W_i peut être pris égal à zéro,

C_i = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothétique mentionné à la règle 22 de la présente Annexe; dans le cas d'une citerne à ballast séparé, C_i peut être pris égal à zéro,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ lorsque b_i est égal ou supérieur à t_c , K_i doit être pris égal à zéro,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$
lorsque h_i est égal ou supérieur à v_s , Z_i doit être pris égal à zéro,

b_i = largeur en mètres de la citerne latérale considérée, mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné,

h_i = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, h_i doit être pris égal à zéro.

Partout où des symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans le présent chapitre, ils ont le sens défini dans le présent paragraphe.

2) Si un espace vide ou une citerne à ballast séparé dont la longueur est inférieure à la longueur l_c définie à la règle 22 de la présente Annexe se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur O_c de la formule (I) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

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

Dans cette formule: l_i = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne à ballast séparé considérée.

3) a) Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de doubles fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus contiennent une cargaison.

b) Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (II) le volume des citernes situées au-dessus de l'avarie de fond, même si l'on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

c) Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de h_i lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont un creux minimal, par rapport à la citerne, en tout cas inférieur à la moitié de celui des doubles fonds. Si le creux d'un puisard est supérieur à la moitié de celui des doubles fonds, h_i doit être pris égal au creux des doubles fonds moins celui du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de vannes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire. Ces vannes doivent être fermées en permanence, à la mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

4) Lorsque l'avarie de fond atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur de O_s peut être calculée d'après la formule suivante:

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

5) Une Autorité peut considérer comme étant de nature à limiter les fuites d'hydrocarbures en cas d'avarie de fond la présence à bord d'un dispositif de transfert de la cargaison ayant, en cas d'urgence, une forte puissance d'aspiration dans chaque citerne à cargaison, qui permette de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes à ballast séparé ou vers les citernes à cargaison

partiellement remplies, si on peut s'assurer que ces dernières ont une capacité disponible suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, l'Autorité ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de O_s d'après la formule (III). Les tuyautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche dans le fond v_s . L'Autorité doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres Parties à la Convention.

Règle 24

Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux dispositions de la présente règle. Tout pétrolier existant sera tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle, dans un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes:

- pétroliers dont la livraison est postérieure au 1^{er} janvier 1977;
- pétroliers qui remplissent simultanément les conditions suivantes:
 - la livraison n'est pas postérieure au 1^{er} janvier 1977; et
 - la commande est postérieure au 1^{er} janvier 1974 ou, s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1974 ou le pétrolier n'atteint un stade équivalent de construction qu'après cette date.

2) Les dimensions et la disposition des citernes des navires-citernes doivent être telles que les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_c ou O_s calculées ainsi qu'il est prescrit à la règle 23 de la présente Annexe ne dépassent en aucun point de la longueur du navire 30 000 mètres cubes ou $400 \sqrt[3]{DW}$, si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40 000 mètres cubes.

3) Le volume d'une citerne latérale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser, à bord d'un pétrolier, soixante-quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 2 de la présente règle pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale à cargaison d'hydrocarbures ne doit pas dépasser 50 000 mètres cubes. Toutefois, à bord des pétroliers équipés de citernes à ballast séparé tels qu'ils sont définis à la règle 13 de la présente Annexe, le volume admissible d'une citerne latérale installée entre deux citernes à ballast séparé d'une longueur supérieure à l_c peut être augmenté jusqu'à la limite maximale prévue pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures, à condition que la largeur de la citerne latérale soit supérieure à t_c .

4) La longueur de chaque citerne à cargaison ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes, si ces valeurs sont supérieures:

- s'il n'existe pas de cloison longitudinale: 0,1 L
- lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire: 0,15 L
- lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales:
 - pour les citernes latérales: 0,2 L
 - pour les citernes centrales:
 - si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à $\frac{1}{3}$: 0,2 L

2) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à $\frac{1}{5}$:

— lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

— lorsqu'il existe une cloison axiale:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

5) Afin de ne pas dépasser les limites de volume fixées par les paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle et quel que soit le type agréé du système de transfert de la cargaison qui a été installé, lorsque ce système relie entre elles un nombre de citernes égal ou supérieur à deux, des vannes ou d'autres dispositifs analogues de fermeture doivent séparer les citernes les unes des autres. Ces vannes et dispositifs doivent être fermés lorsque le pétrolier est en mer.

6) Les tuyautages qui traversent les citernes à cargaison et sont situés à moins de t_c du bordé du navire ou à moins de v_c du fond du navire doivent être munis de vannes ou de dispositifs de fermeture analogues à l'endroit où ils débouchent dans une quelconque citerne à cargaison. Ces vannes doivent être fermées en permanence, à la mer, lorsque les citernes contiennent des hydrocarbures. Toutefois, elles peuvent être ouvertes, dans le seul cas où un transfert de cargaison est nécessaire pour rétablir l'assiette du navire.

Règle 25

Compartimentage et stabilité

1) Tout pétrolier neuf doit satisfaire aux critères de compartimentage et de stabilité spécifiés au paragraphe 3 de la présente règle après avoir subi l'avarie hypothétique de bordé ou de fond définie au paragraphe 2 de la présente règle, quel que soit le tirant d'eau en service dans les conditions réelles de chargement partiel ou total compatibles avec l'assiette et la résistance du navire, et avec la densité de la cargaison. Cette avarie doit s'appliquer comme suit à tous les points possibles de la longueur du navire:

- a) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur du navire;
- b) pour les pétroliers d'une longueur supérieure à 150 mètres mais ne dépassant pas 225 mètres, à n'importe quel point de la longueur à condition, toutefois, que cette avarie ne s'étende pas à une cloison avant ou arrière limitant un compartiment de machines situé à l'arrière. La tranche des machines doit être considérée comme un seul compartiment envahissable;
- c) pour les pétroliers d'une longueur ne dépassant pas 150 mètres, à n'importe quel point de la longueur situé entre des cloisons transversales contiguës, à l'exception de la tranche des machines. Pour les pétroliers d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres, s'il est impossible d'appliquer toutes les prescriptions du paragraphe 3 de la présente règle sans porter atteinte matériellement aux caractéristiques d'exploitation du navire, les Autorités peuvent autoriser les dérogations à ces prescriptions.

Il n'est pas tenu compte des états de ballast lorsque le pétrolier ne transporte pas d'hydrocarbures dans ses citernes à cargaison, à l'exclusion de tous résidus d'hydrocarbures.

2) Les dispositions suivantes sont applicables en ce qui concerne l'étendue et la nature de la brèche hypothétique:

- a) les dimensions de la brèche ouverte dans le bordé ou le fond sont celles spécifiées à la règle 22 de la présente Annexe, à ceci près que la longueur de l'avarie de fond située à moins de 0,3 L à partir de la perpendiculaire avant du navire est la même que celle de l'avarie de bordé spécifiée à la règle 22, paragraphe 1, alinéa a) i) de la pré-

sente Annexe. Si une brèche de dimensions inférieures entraîne une situation plus grave, on prend ces dimensions pour hypothèse;

- b) dans le cas d'une avarie s'étendant à des cloisons transversales conformément aux cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de la présente règle, la distance qui sépare les cloisons transversales étanches doit être au moins égale à la longueur hypothétique de la brèche indiquée à l'alinéa a) du présent paragraphe pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque cette distance est inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs des cloisons endommagées ayant la longueur susvisée n'existent pas aux fins des calculs visant à identifier les compartiments envahis;
 - c) dans le cas d'une brèche située entre deux cloisons transversales étanches contiguës, tel que celui prévu à l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle, on suppose qu'aucune cloison transversale principale ni aucune cloison transversale limitant une citerne latérale ou une citerne de doubles fonds ne sont endommagées sauf:
 - i) si la distance qui sépare les cloisons contiguës est inférieure à la longueur hypothétique de la brèche mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, ou
 - ii) si une cloison transversale présente une niche ou une baïonnette d'une longueur supérieure à 3,05 mètres situées à l'intérieur des limites de la profondeur hypothétique de la brèche; la niche formée par la cloison de coqueron arrière et le toit du coqueron arrière n'est pas considérée comme telle aux fins de la présente règle;
 - d) si des tuyautages, conduits ou tunnels sont situés à l'intérieur des limites hypothétiques de la brèche, des dispositions doivent être prises pour éviter que l'envahissement progressif ne s'étende par l'intermédiaire de ces tuyautages, conduits ou tunnels à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie.
- 3) On peut considérer qu'un pétrolier répond aux critères de survie après avarie s'il est satisfait aux conditions suivantes:
- a) la flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du bord inférieur de toute ouverture pouvant permettre un envahissement progressif. Parmi ces ouvertures, on doit comprendre les tuyaux de dégagement d'air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes ou de panneaux d'écouille étanches aux intempéries. On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de bouchons de trous d'hommes et de bouchons à plat pont étanches, de petits panneaux d'écouille de citernes à cargaison étanches, de portes à glissière étanches commandées à distance et de hublots de type fixe;
 - b) au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison dû à l'envahissement dissymétrique ne doit pas dépasser 25 degrés. Toutefois, cet angle peut atteindre 30 degrés si le livet du pont n'est pas immergé;
 - c) la stabilité au stade final de l'envahissement doit être calculée et peut être considérée comme satisfaisante si l'arc de la courbe du bras de levier de redressement 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. L'Autorité doit tenir compte du risque que peut constituer l'immersion momentanée des ouvertures protégées ou non protégées lorsque l'angle d'inclinaison du navire se situe dans les limites de stabilité résiduelle;
 - d) l'Autorité doit s'assurer que la stabilité du navire aux stades intermédiaires d'envahissement est suffisante.
- 4) On doit vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle par des calculs tenant

compte des caractéristiques de base du navire, de la disposition, de la configuration et du contenu probable des compartiments endommagés ainsi que de la répartition, de la densité et de l'effet des carènes liquides des liquides transportés. Ces calculs se fondent sur les hypothèses suivantes:

- a) il est tenu compte de toute citerne vide ou partiellement remplie ainsi que de la densité des cargaisons transportées et des fuites de liquides provenant de compartiments endommagés;
- b) on adopte les perméabilités suivantes:

Espaces	Perméabilité
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 ou 0,95 *)
Destinés à d'autres liquides	0 à 0,95 **)

*) Choisir la perméabilité qui conduit aux prescriptions les plus sévères.

**) La perméabilité des compartiments partiellement remplis doit être fonction de la quantité de liquides transportés;

- c) il n'est pas tenu compte de la flottabilité des superstructures situées directement au-dessus de l'avarie de bordé. Les parties non envahies des superstructures situées hors des limites de l'avarie peuvent, toutefois, être prises en considération à condition qu'elles soient séparées de l'espace endommagé par des cloisons étanches et

qu'elles satisfassent aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 3 de la présente règle. Les portes étanches montées sur gonds sont admises dans les cloisons étanches des superstructures;

- d) l'effet des carènes liquides à un angle d'inclinaison de 5 degrés doit être calculé pour chaque compartiment. L'Autorité peut exiger ou permettre que l'angle d'inclinaison retenu pour le calcul des corrections pour carènes liquides soit supérieur à 5 degrés dans le cas de citernes partiellement remplies;
- e) pour le calcul des corrections à apporter en vue de tenir compte de l'effet des carènes liquides des liquides consommables, on suppose que, pour chaque type de liquide, au moins deux citernes situées côte à côte dans le sens transversal ou une citerne axiale unique présentent une carène liquide et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes où l'effet des carènes liquides est le plus important.

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

- a) des instructions sur le chargement et la répartition des cargaisons à transporter permettant de satisfaire aux dispositions de la présente règle;
- b) des renseignements sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans la présente règle et notamment sur l'incidence des dérogations qui auront pu être accordées en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 de la présente règle.

Appendice I

Liste d'hydrocarbures *)

Asphalte (bitume)

Bases pour mélanges
Asphalte pour étanchéité
Bitume direct

Hydrocarbures

Huile clarifiée
Pétrole brut
Mélanges contenant du pétrole brut
Gas oil moteur

Fuel Oil No. 4	}	Suivant spécifications américaines
Fuel Oil No. 5		
Fuel Oil No. 6		
Fuel léger	}	Suivant spécifications françaises
Fuel lourd No. 1		
Fuel lourd No 2		

Fuel direct
Bitume routier
Huile pour transformateur
Produits à caractère aromatique
(à l'exclusion des huiles végétales)
Huile de graissage et huiles de base
Huile minérale
Huile moteur
Huile d'imprégnation
Huile à broches (spindle)
Huile turbine

Gas oils atmosphériques

Directs
Séparation flash

Distillats paraffineux

Gas oil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants
Réformats
Polymère pour essence

Essences

Condensats
Carburant auto
Essence aviation

Fuel Oil No. 1 (Kerosine)	}	Suivant spécifications américaines
Fuel Oil No. 1-D		
Fuel Oil No. 2		
Fuel Oil No. 2-D	}	Suivant spécifications françaises
Pétrole lampant		
Pétrole lampant désodorisé		
Fuel domestique		
Fuel domestique désodorisé		

Carburéacteurs

JP-1 (Kerosine)	}	Suivant spécifications américaines
JP-3		
JP-4		
JP-5 (Kerosine, Heavy)		
Turbo fuel		

Pétrole
Pétrole
Essence minérale (White Spirit)

Naphta

Solvant léger
Solvant lourd
Coupe étroite

*) La liste ci-dessus ne doit pas nécessairement être considérée comme exhaustive.

Appendice II

Modèle de Certificat

Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (1973)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par

(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation autorisée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

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

Type du navire:

Pétrolier, y compris les transporteurs mixtes *)

Transporteur d'asphalte *)

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison tombant sous le coup du paragraphe 2 de la règle 2 de l'Annexe I de la Convention *)

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus *)

Navire neuf/existant *)

Date du contrat de construction ou de transformation importante:

.....
Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé:

.....
Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée:

*) Rayer la mention inutile.

Partie A – Tous navires

Le navire est équipé:

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux:

- a) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures *) (susceptible de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million) ou
- b) d'un système de filtrage des hydrocarbures *) (susceptible de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million)

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

- c) d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures *) [complémentaire de a) ou de b) ci-dessus] ou
- d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et d'un système de filtrage des hydrocarbures *) (susceptible de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de a) ou de b) ci-dessus

Détail des exemptions accordées au navire dans le cadre du paragraphe 2 et de l'alinéa a) du paragraphe 4 de la règle 2 de l'Annexe I de la présente Convention:

Observations:

*) Rayer la mention inutile.

Partie B – Pétrolier ¹⁾ ²⁾

Port en lourd tonnes métriques. Longueur du navire mètres.

Il est certifié que le navire:

- a) est tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention, et qu'il satisfait à ces dispositions,³⁾
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention,³⁾
- c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux dispositions de la règle 24 de l'Annexe I de la Convention mais qu'il satisfait à ces dispositions.³⁾

La capacité des citernes à ballast séparé est de mètres cubes et correspond aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I de la Convention.

Le ballast séparé est réparti comme suit:

Citerne	Quantité	Citerne	Quantité

¹⁾ Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes et les transporteurs d'asphalte, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

²⁾ La présente page n'a pas à figurer sur les Certificats délivrés aux navires autres que ceux énumérés dans la note 1.

³⁾ Rayer la mention inutile.

Il est certifié

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, 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 intermédiaires prévues à intervalles de

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19.....
(signature du fonctionnaire dûment autorisé délivrant le Certificat)

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

Clause applicable aux navires existants ⁴⁾

Il est certifié que l'équipement de ce navire est conforme aux prescriptions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

Lieu de certification

Date de certification

Visites intermédiaires

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

Lieu

Date

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

Lieu

Date

Aux termes du paragraphe 2 de la règle 8 de l'Annexe I de la Convention, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

.....
Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

Lieu

Date

⁴⁾ Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.

Appendice III

Modèle de registre des hydrocarbures

Registre des hydrocarbures

I – Pétroliers ¹⁾

Nom du navire

Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes

Voyage du (date) au (date)

a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Date et lieu de chargement			
2. Nature des hydrocarbures embarqués			
3. Identification de la (des) citerne(s) remplie(s)			
4. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du chargement ²⁾			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du chargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date

Officier responsable

Capitaine

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

5. Date du transfert interne			
6. Identification de la (des) citerne(s)	i	de	
	ii	à	
7. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnées(s) à 6 i)?			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du transfert interne de la cargaison d'hydrocarbures.

Date

Officier responsable

Capitaine

¹⁾ Les pétroliers, et notamment les transporteurs mixtes et les transporteurs d'asphalte, devraient remplir cette partie; les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes, devraient remplir les rubriques qui leur sont applicables. Il n'est pas nécessaire de reproduire cette partie sur le registre des hydrocarbures délivré aux navires autres que ceux visés ci-dessus.

²⁾ Les vannes et dispositifs analogues appropriés sont ceux qui sont énumérés aux règles 20 2) a) iii), 23 et 24 de l'Annexe I de la Convention.

c) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

8. Date et lieu du déchargement			
9. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s)			
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?			
11. Ouverture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages avant le déchargement de la cargaison ²⁾			
12. Fermeture des vannes appropriées des citernes à cargaison et des vannes d'arrêt appropriées sur les tuyautages à la fin du déchargement ²⁾			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du déchargement de la cargaison d'hydrocarbures.

Date Officier responsable
 Capitaine

d) Ballastage des citernes à cargaison

13. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)			
14. Date et position du navire au moment du ballastage			
15. Si les vannes reliant les tuyautages à cargaison et les tuyautages à ballast séparé ont été utilisées, indiquer la date, l'heure et la position du navire au moment où les vannes ont été a) ouvertes et b) fermées			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, les vannes de rejet par-dessus bord, ainsi que les raccords des citernes à cargaison et des tuyautages ont été assujettis à la fin du ballastage.

Date Officier responsable
 Capitaine

e) Nettoyage des citernes à cargaison

16. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)			
17. Date et durée du nettoyage			
18. Méthodes de nettoyage ³⁾			

Date Officier responsable
 Capitaine

²⁾ Les vannes et dispositifs analogues appropriés sont ceux qui sont énumérés aux règles 20 2) a) iii), 23 et 24 de l'Annexe I de la Convention.

³⁾ Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique et/ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

f) Rejet des eaux de ballast polluées

19. Identification de la (des) citerne(s)			
20. Date et position du navire au début du rejet à la mer			
21. Date et position du navire à la fin du rejet à la mer			
22. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
23. Quantité rejetée à la mer			
24. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation [identification de la (des) citerne(s) de décantation]			
25. Date et port où a été effectué le rejet dans des installations à terre (le cas échéant)			
26. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
27. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
28. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date

Officier responsable

Capitaine

g) Rejet de l'eau de la citerne de décantation

29. Identification de la (des) citerne(s) de décantation			
30. Durée de la décantation depuis la dernière admission de résidus, ou			
31. Durée de la décantation depuis le dernier rejet			
32. Date, heure et position du navire au début du rejet			
33. Evaluation par sondage du volume total du mélange au début du rejet			
34. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures au début du rejet			
35. Volume rejeté et taux du rejet			
36. Quantité rejetée et taux du rejet			
37. Date, heure et position du navire à la fin du rejet			
38. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
39. Evaluation par sondage de l'interface eau-hydrocarbures à la fin du rejet			
40. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
41. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
42. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date

Officier responsable

Capitaine

h) Elimination des résidus

43. Identification de la (des) citerne(s)			
44. Quantité éliminée de chaque citerne			
45. Mode d'élimination: a) installations de réception b) mélange avec la cargaison c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identification de la (des) citerne(s)] d) autre méthode [préciser]			
46. Date et port d'élimination des résidus			

Date

Officier responsable

Capitaine

i) Rejet des eaux de ballast propres contenues dans les citernes à cargaison

47. Date et position du navire au début du rejet des eaux de ballast propres			
48. Identification de la (des) citerne(s) à partir de laquelle (desquelles) s'effectue le rejet			
49. La (les) citerne(s) étai(en)t-elle(s) vidée(s) à la fin du rejet?			
50. Position du navire à la fin du rejet, si elle diffère de celle indiquée sous 47			
51. Une partie du rejet a-t-elle été effectuée dans l'obscurité? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?			
52. A-t-on vérifié régulièrement l'effluent et la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			
53. A-t-on observé des hydrocarbures à la surface de l'eau sur les lieux du rejet?			

Date Officier responsable

Capitaine

j) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port ⁴⁾

54. Port			
55. Durée du séjour			
56. Quantité éliminée			
57. Date et lieu de l'élimination			
58. Mode d'élimination (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

Date Officier responsable

Capitaine

k) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

59. Date et heure			
60. Lieu ou position du navire au moment de l'événement			
61. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
62. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date Officier responsable

Capitaine

⁴⁾ Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

- l) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt, ainsi que la date et l'heure de la remise en service; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue

Date Officier responsable

Capitaine

- m) Autres méthodes appliquées et observations générales

Pour les pétroliers de jauge brute inférieure à 150 tonneaux exploités conformément aux dispositions de la règle 15, paragraphe 4, de l'Annexe I de la Convention, l'Autorité devrait mettre au point un registre des hydrocarbures approprié.

Pour les transporteurs d'asphalte, l'Autorité peut mettre au point un registre des hydrocarbures distinct en utilisant les sections a), b), c), e), h), j), k) et m) du présent modèle de registre des hydrocarbures.

II – Navires autres que les pétroliers

Nom du navire

Opérations effectuées du (date) au (date)

- 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. Date et position du navire au début du nettoyage			
4. Date et position du navire au début du ballastage			

Date Officier responsable

Capitaine

- b) Rejet des eaux de ballast ou de nettoyage polluées des citernes mentionnées à l'alinéa a)

5. Identification de la (des) citerne(s)			
6. Date et position du navire au début du rejet			
7. Date et position du navire à la fin du rejet			
8. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
9. Méthode de rejet (préciser si le rejet a été effectué dans une installation de réception ou par un dispositif installé à bord)			
10. Quantité rejetée			

Date Officier responsable

Capitaine

c) Elimination des résidus

11. Quantité de résidus conservés à bord			
12. Mode d'élimination des résidus: a) installations de réception b) mélange avec le combustible suivant c) transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identification de la (des) citerne(s)] d) autre méthode (préciser)			
13. Date et port d'élimination des résidus			

Date Officier responsable

Capitaine

d) Rejet par-dessus bord des eaux de cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port ⁵⁾

14. Port			
15. Durée du séjour			
16. Quantité rejetée			
17. Date et lieu du rejet			
18. Méthode de rejet: a) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures b) par un système de filtrage des hydrocarbures c) par un séparateur d'eau et d'hydrocarbures et un système de filtrage des hydrocarbures			

Date Officier responsable

Capitaine

e) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

19. Date et heure			
20. Lieu ou position du navire			
21. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
22. Circonstances du rejet ou de la fuite, motifs et observations générales			

Date Officier responsable

Capitaine

⁵⁾ Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

- f) Le dispositif de surveillance et de contrôle des hydrocarbures a-t-il été hors service à un moment quelconque au cours du rejet par-dessus bord? Dans l'affirmative, préciser la date et l'heure de l'arrêt ainsi que la date et l'heure de la remise en marche; confirmer que l'arrêt était dû à une défaillance du matériel et en préciser la cause si celle-ci est connue.

Date Officier responsable

Capitaine

- g) Navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 4 000 tonneaux

Du ballast pollué a-t-il été transporté dans les citernes à combustible liquide?

Oui/Non

Dans l'affirmative, préciser quelles sont les citernes qui ont reçu ce ballast et le mode de rejet du ballast pollué

.....

Date Officier responsable

Capitaine

- h) Autres méthodes appliquées et observations générales

.....

Date Officier responsable

Capitaine

Annexe II

Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe:

- 1) «Navire-citerne pour produits chimiques» désigne un navire construit ou adapté principalement en vue du transport en vrac de cargaisons de substances liquides nocives et comprend les pétroliers tels qu'ils sont définis à l'Annexe I de la présente Convention lorsqu'ils transportent une cargaison complète ou partielle de substances liquides nocives en vrac.
- 2) «Ballast propre» désigne le ballast contenu dans une citerne qui, depuis la dernière fois qu'elle a transporté une cargaison contenant une substance de la catégorie A, B, C ou D, a été soigneusement nettoyée et dont les résidus ont été rejetés, la citerne elle-même ayant été vidée conformément aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.
- 3) «Ballast séparé» désigne l'eau de ballast introduite dans une citerne réservée en permanence au transport de ballast ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que des hydrocarbures ou des substances liquides nocives au sens des diverses définitions données dans les Annexes de la présente Convention et complètement isolée des circuits de la cargaison et du combustible liquide.
- 4) «Terre la plus proche» s'entend au sens de la règle 1, paragraphe 9 de l'Annexe I de la présente Convention.
- 5) «Substance liquide» désigne toute substance dont la tension de vapeur ne dépasse pas 2,8 kg/cm² à une température de 37,8° C.
- 6) «Substance liquide nocive» désigne toute substance indiquée à l'appendice II de la présente Annexe ou classée à titre provisoire, en application des dispositions du paragraphe 4 de la règle 3, dans la catégorie A, B, C ou D.
- 7) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues liées à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les substances liquides nocives.

Les zones spéciales sont:
 - a) la zone de la mer Baltique et
 - b) la zone de la mer Noire.
- 8) Par «zone de la mer Baltique», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa b) de l'Annexe I de la présente Convention.
- 9) Par «zone de la mer Noire», on entend la zone définie à la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe I de la présente Convention.

Règle 2

Champ d'application

- 1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances liquides nocives en vrac.

2) Lorsqu'une cargaison soumise aux dispositions de l'Annexe I de la présente Convention est transportée dans une citerne d'un navire-citerne pour produits chimiques, les dispositions pertinentes de l'Annexe I de la présente Convention s'appliquent également.

3) Les dispositions de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent qu'aux navires transportant des substances qui, pour les besoins du contrôle des rejets, appartiennent aux catégories A, B et C.

Règle 3

Classement en catégories et liste des substances liquides nocives

1) Aux fins des règles de la présente Annexe, à l'exception de la règle 13, les substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories, comme suit:

- a) Catégorie A – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque grave pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent sérieusement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures rigoureuses de lutte contre la pollution.
- b) Catégorie B – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et justifient en conséquence la mise en œuvre de mesures particulières de lutte contre la pollution.
- c) Catégorie C – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un faible risque pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent quelque peu à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence des conditions d'exploitation particulières.
- d) Catégorie D – Substances liquides nocives qui, si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage, présentent un risque discernable pour les ressources marines ou pour la santé de l'homme ou nuisent très légèrement à l'agrément des sites ou aux autres utilisations légitimes de la mer et appellent en conséquence certaines précautions en ce qui concerne les conditions d'exploitation.

2) Les directives à suivre pour classer les substances liquides nocives en catégories sont exposées à l'appendice I de la présente Annexe.

3) La liste des substances liquides nocives, transportées en vrac et actuellement classées en catégories, qui sont soumises aux dispositions de la présente Annexe figure à l'appendice II de la présente Annexe.

4) Lorsqu'il est envisagé de transporter en vrac une substance liquide qui n'est pas classée dans une catégorie définie au paragraphe 1 de la présente règle ou qui n'a pas été éva-

luée de la manière indiquée à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, les Parties à la Convention intéressées par le transport envisagé se concertent pour classer la substance à titre provisoire aux fins dudit transport, en se fondant sur les directives mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle. En attendant que les gouvernements intéressés soient parvenus à un accord à ce sujet, le transport s'effectue dans les conditions les plus rigoureuses proposées. L'Autorité intéressée avertit l'Organisation dès que possible, et en tout cas quatre-vingt-dix jours au plus après la date à laquelle la substance a été transportée pour la première fois, en lui communiquant des renseignements relatifs à la substance et à l'évaluation faite à titre provisoire, aux fins de diffusion immédiate à toutes les Parties pour information et examen. Les Gouvernements des Parties disposent d'une période de quatre-vingt-dix jours pour communiquer leurs observations à l'Organisation, en vue du classement de la substance.

Règle 4

Autres substances liquides

1) Les substances dont la liste figure à l'appendice III de la présente Annexe ont fait l'objet d'une évaluation qui a permis de conclure qu'elles n'entrent pas dans les catégories A, B, C et D définies à la règle 3, paragraphe 1 de la présente Annexe, car on estime actuellement qu'elles ne présentent pas de risque pour la santé de l'homme, les ressources marines, l'agrément des sites ou autres utilisations légitimes de la mer si elles sont rejetées à la mer lors des opérations de nettoyage des citernes ou de déballastage.

2) Le rejet d'eaux de cale, d'eaux de ballast ou d'autres résidus ou mélanges contenant exclusivement des substances énumérées à l'appendice III de la présente Annexe n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

3) Le rejet à la mer de ballast propre ou de ballast séparé n'est soumis à aucune disposition de la présente Annexe.

Règle 5

Rejet de substances liquides nocives

Rejet de substances des catégories A, B et C hors des zones spéciales

et rejet de substances de la catégorie D dans toutes les zones

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe:

1) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne III de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

2) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

3) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser dix parts par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 3 mètres cubes ou 1/1 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

4) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie D définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa d) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;

- b) la concentration du mélange ne dépasse pas une part de substance pour 10 parts d'eau; et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche.

5) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 1, 2, 3 ou 4 de la présente règle, suivant le cas.

6) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

Substances des catégories A, B et C à l'intérieur des zones spéciales

Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe:

7) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie A définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances. Lorsque les citernes contenant ces substances ou mélanges sont nettoyées, les résidus résultant du nettoyage sont rejetés dans une installation de réception mise en place par les Etats riverains de la zone spéciale conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe, jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit égale ou inférieure à la concentration résiduelle prescrite pour cette substance dans la colonne IV de l'appendice II de la présente Annexe et jusqu'à ce que la citerne soit vide. A condition d'être ensuite dilués par addition d'un volume d'eau au moins égal à 5 pour cent du volume total de la citerne, les résidus demeurant dans la citerne peuvent être rejetés à la mer quand toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- b) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- c) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

8) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie B définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa b) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies:

- a) la citerne a été nettoyée après déchargement au moyen d'un volume d'eau au moins égal à 0,5 pour cent du volume total de la citerne et les résidus ainsi obtenus ont été rejetés dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide;
- b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- c) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet et le nettoyage sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de

l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;

- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

9) Il est interdit de rejeter à la mer des substances de la catégorie C définies à la règle 3, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe, des substances provisoirement classées dans cette catégorie, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances, sauf lorsque toutes les conditions ci-après se trouvent réunies.

- a) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds pour les navires à propulsion autonome et d'au moins 4 nœuds pour les autres navires;
- b) la méthode et les dispositifs utilisés pour effectuer le rejet sont approuvés par l'Autorité. Ils sont fondés sur des normes élaborées par l'Organisation et garantissent que la concentration et le taux de rejet de l'effluent sont tels que la concentration de la substance ne puisse dépasser une part par million dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci;
- c) la quantité maximale de cargaison rejetée à la mer de chaque citerne et de son système de tuyautage ne dépasse pas la quantité maximale correspondant à la méthode agréée visée à l'alinéa b) du présent paragraphe, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes: 1 mètre cube ou 1/3 000 de la capacité en mètres cubes de la citerne;
- d) le rejet s'effectue sous la flottaison, compte tenu de l'emplacement des prises d'eau de mer; et
- e) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 mètres.

10) Une méthode de ventilation approuvée par l'Autorité peut être utilisée pour débarrasser une citerne des résidus de cargaison. Cette méthode doit être fondée sur des normes élaborées par l'Organisation. S'il est nécessaire de procéder à un nettoyage ultérieur de la citerne, le rejet à la mer des eaux de nettoyage de la citerne doit être conforme aux paragraphes 7, 8 ou 9 de la présente règle, suivant le cas.

11) Il est interdit de rejeter à la mer des substances qui n'appartiennent pas à une catégorie ou qui n'ont pas été provisoirement classées ou qui n'ont pas été évaluées conformément à la règle 4, paragraphe 1 de la présente Annexe, ainsi que des eaux de ballast, des eaux de nettoyage de citernes ou d'autres résidus ou mélanges contenant de telles substances.

12) Les dispositions de la présente règle n'empêchent pas les navires de conserver à bord les résidus d'une cargaison de la catégorie B ou C et de les rejeter, hors d'une zone spéciale, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3, respectivement, de la présente règle.

13) a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains de toute zone spéciale fixent, d'un commun accord, la date à laquelle les dispositions de la règle 7, paragraphe 1 de la présente Annexe seront satisfaites, cette date constituant la date d'entrée en vigueur des dispositions des paragraphes 7, 8, 9 et 10 de la présente règle en ce qui concerne la zone en question. Ils la communiquent à l'Organisation au moins six mois à l'avance. L'Organisation notifie alors la date ainsi fixée à toutes les Parties.

b) Si la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention est antérieure à la date fixée en application de

l'alinéa a) du présent paragraphe, les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de la présente règle sont appliquées pendant la période intérimaire.

Règle 6

Exceptions

La règle 5 de la présente Annexe ne s'applique pas:

- a) au rejet à la mer des substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- b) au rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement;
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet; et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou
- c) au rejet à la mer de substances liquides nocives approuvées par l'Autorité, ou de mélanges contenant de telles substances, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place des installations de réception suivantes destinées à répondre aux besoins des navires utilisant leurs ports, leurs terminaux ou leurs ports de réparation:

- a) les ports et les terminaux de chargement et de déchargement des cargaisons doivent disposer d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives que les navires auraient encore à éliminer en application des dispositions de la présente Annexe; et
- b) les ports de réparation des navires qui effectuent la réparation de navires-citernes pour produits chimiques doivent avoir des installations capables de recevoir les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives.

2) Les Gouvernements des Parties déterminent la nature des installations prévues en application du paragraphe 1 de la présente règle dans chaque port de chargement et de déchargement, dans chaque terminal et dans chaque port de réparation situés sur leurs territoires et en informent l'Organisation.

3) Les Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où elles estiment insuffisantes les installations prévues en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente règle.

Règle 8

Mesures de contrôle

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention désignent ou agréent des inspecteurs pour assurer la mise en œuvre de la présente règle.

Substances de la catégorie A dans toutes les zones

2) a) Quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

b) Jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage et de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison.

3) Si la citerne doit être lavée:

- a) l'effluent résultant de l'opération de lavage est rejeté du navire dans une installation de réception, du moins jusqu'à ce que la concentration de la substance dans le rejet, telle que l'indique l'analyse des échantillons de l'effluent prélevés par l'inspecteur, tombe au niveau de la concentration résiduelle stipulée pour cette substance dans l'appendice II de la présente Annexe. Quand la concentration résiduelle requise a été atteinte, les produits restants de lavage de citernes continuent à être rejetés dans l'installation de réception jusqu'à ce que la citerne soit vide. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison et certifiées par l'inspecteur;
- b) lorsqu'on a dilué le résidu qui subsiste dans la citerne dans un volume d'eau représentant au moins 5 pour cent de la capacité de la citerne, ce mélange peut être rejeté à la mer conformément aux dispositions des alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 ou des alinéas a), b) et c) du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe, suivant le cas. Les mentions appropriées de ces opérations sont portées dans le registre de la cargaison.

4) Lorsque le Gouvernement de la Partie réceptrice s'est assuré qu'il est impossible de mesurer la concentration de la substance dans l'effluent sans causer un retard anormal au navire, cette Partie peut accepter une autre procédure à titre d'équivalent à la procédure de l'alinéa a) du paragraphe 3 à condition:

- a) que l'Autorité ait approuvé la méthode de prénettoyage de cette citerne pour la substance en question conformément aux normes définies par l'Organisation et que la Partie estime que cette méthode permet de satisfaire aux dispositions pertinentes du paragraphe 1 ou du paragraphe 7 de la règle 5 de la présente Annexe en ce qui concerne l'obtention des concentrations résiduelles requises;
- b) qu'un inspecteur dûment agréé par la Partie certifie dans le registre de la cargaison:
 - i) que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage ont été vidés et que la quantité de cargaison restant dans la citerne est égale ou inférieure à la quantité en fonction de laquelle la méthode approuvée de prénettoyage mentionnée à l'alinéa ii) du présent paragraphe a été élaborée;
 - ii) que les opérations de prénettoyage ont été effectuées conformément à la méthode approuvée par l'Autorité pour la citerne et la substance considérées;
 - iii) que les eaux de lavage de la citerne résultant du prénettoyage ont été rejetées dans une installation de réception et que la citerne a été vidée;
- c) que le rejet à la mer de tout résidu restant dans la citerne s'effectue conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 3 de la présente règle et qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison.

Substances de la catégorie B hors des zones spéciales et substances de la catégorie C dans toutes les zones

5) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce ou de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le

capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie B hors des zones spéciales ou toute cargaison de la catégorie C dans toutes les zones, à ce que les dispositions suivantes soient observées:

- a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
- b) quand la citerne doit être nettoyée en mer:
 - i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
 - ii) la quantité de substance restant dans la citerne ne dépasse pas la quantité maximale de cette substance qui peut être rejetée à la mer en vertu de la règle 5, paragraphe 2, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales pour les substances de la catégorie B ou de la règle 5, paragraphe 3, alinéa c) et de la règle 5, paragraphe 9, alinéa c) de la présente Annexe hors des zones spéciales et dans les zones spéciales respectivement pour les substances de la catégorie C. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
 - iii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, les méthodes agréées sont observées et la substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
 - iv) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et
 - v) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage de la citerne s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe afférentes à la zone appropriée et à la catégorie de la substance considérée;
- c) quand la citerne doit être nettoyée au port:
 - i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou
 - ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison; ou
- d) si, après qu'une substance de la catégorie C a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les dispositions de la règle 5, paragraphe 3 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie B dans les zones spéciales

6) Sous réserve de la surveillance qu'un inspecteur agréé ou désigné exerce et de l'approbation qu'il accorde dans la mesure jugée nécessaire par le Gouvernement de la Partie, le capitaine d'un navire veille, pour toute cargaison de la catégorie B dans une zone spéciale, à ce que les dispositions suivantes soient observées:

- a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
- b) jusqu'à ce que cette citerne soit nettoyée, chaque opération de pompage ou de transfert touchant cette citerne est également portée dans le registre de la cargaison;

- c) si la citerne doit être nettoyée, l'effluent résultant du nettoyage, qui doit contenir un volume d'eau égal à 0,5 pour cent au moins du volume total de la citerne, est rejeté du navire dans une installation de réception jusqu'à ce que la citerne et son dispositif de pompage et de tuyautage soient vides. Une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
- d) si la citerne doit à nouveau être nettoyée et vidée en mer, le capitaine veille à ce que:
 - i) les méthodes agréées visées à la règle 5, paragraphe 8, alinéa c) de la présente Annexe soient observées et à ce que les mentions appropriées soient portées dans le registre de la cargaison, et
 - ii) tout rejet à la mer soit conforme aux dispositions de la règle 5, paragraphe 8 de la présente Annexe et à ce qu'une mention appropriée soit portée dans le registre de la cargaison;
- e) si, après qu'une substance de la catégorie B a été déchargée dans une zone spéciale, il reste à bord des résidus ou des eaux de nettoyage qui doivent être conservés jusqu'à ce que le navire soit hors de la zone spéciale, le capitaine l'indique par une mention appropriée dans le registre de la cargaison et les dispositions de la règle 5, paragraphe 2 de la présente Annexe s'appliquent.

Substances de la catégorie D dans toutes les zones

7) Le capitaine d'un navire veille, pour toute substance de la catégorie D, à ce que les dispositions suivantes soient observées:

- a) quand une citerne est déchargée d'une partie ou de la totalité de sa cargaison mais non nettoyée, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
- b) quand la citerne doit être nettoyée en mer:
 - i) le réseau de tuyautage de la cargaison desservant cette citerne est purgé et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
 - ii) lorsqu'il est envisagé de rejeter à la mer la quantité restante de substance, cette substance est diluée de manière que le mélange réponde aux conditions requises; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison;
 - iii) si les eaux de nettoyage de la citerne ne sont pas rejetées à la mer et s'il y a transfert interne de ces eaux, une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; et
 - iv) tout rejet ultérieur à la mer de ces eaux de nettoyage s'effectue conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphe 4 de la présente Annexe;
- c) quand la citerne doit être nettoyée au port:
 - i) les eaux de nettoyage sont rejetées dans une installation de réception et une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison; ou
 - ii) les eaux de nettoyage sont conservées à bord du navire et une mention appropriée précisant leur emplacement et leur répartition est portée dans le registre de la cargaison.

Rejets provenant d'une citerne de décantation

8) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie A ou, à l'intérieur d'une zone spéciale, une substance des catégories A ou B, sont rejetés dans une installation de réception conformément aux dispositions de la règle 5, paragraphes 1, 7 ou 8 de la présente Annexe, selon le cas; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

9) Tous les résidus conservés à bord dans une citerne de décantation, y compris les eaux de cale provenant de la chambre des pompes, qui contiennent une substance de la catégorie B hors d'une zone spéciale ou de la catégorie C dans toutes les zones en quantité supérieure aux quantités maximales stipulées à la règle 5, paragraphes 2 c), 3 c) ou 9 c) selon le cas, de la présente Annexe, sont rejetés dans une installation de réception; une mention appropriée est portée dans le registre de la cargaison.

Règle 9

Registre de la cargaison

1) Il est tenu pour tous les navires auxquels la présente Annexe s'applique, dans la forme définie à l'appendice IV de la présente Annexe, un registre de la cargaison qui peut ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions sont portées dans le registre de la cargaison pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il est procédé à bord à l'une quelconque des opérations suivantes concernant des substances liquides nocives:

- i) chargement de cargaison;
- ii) déchargement de cargaison;
- iii) transfert de cargaison;
- iv) transfert de cargaison, de résidus de cargaison, ou de mélanges contenant de la cargaison dans une citerne de décantation;
- v) nettoyage de citernes à cargaison;
- vi) transfert à partir de citernes de décantation;
- vii) ballastage de citernes à cargaison;
- viii) transfert d'eaux de ballast polluées;
- ix) rejet à la mer effectué conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe.

3) En cas de rejet délibéré ou accidentel de toute substance nocive ou de tout mélange contenant une telle substance, aux termes de l'article 8 de la présente Convention et de la règle 6 de la présente Annexe, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre de la cargaison.

4) Lorsqu'un inspecteur désigné ou agréé par le Gouvernement de la Partie à la Convention pour surveiller des opérations effectuées en vertu de la présente Annexe a procédé à l'inspection d'un navire, il porte la mention appropriée dans le registre de la cargaison.

5) Chacune des opérations visées aux paragraphes 2 et 3 de la présente règle est intégralement et dès que possible consignée dans le registre de la cargaison, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque mention est signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et, lorsque le navire est armé, chaque page est signée par le capitaine. Les mentions sont écrites dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, pour les navires porteurs d'un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973), en anglais ou en français. En cas de différend ou de divergences, les mentions écrites dans une langue officielle de l'Etat dont un navire est autorisé à battre le pavillon font foi.

6) Le registre de la cargaison est conservé dans un endroit où il est aisément accessible aux fins d'examen et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

7) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie peut examiner le registre de la cargaison à bord de tout navire auquel la présente Annexe s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports. Elle peut en extraire des copies

et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre de la cargaison. L'inspection du registre de la cargaison et l'établissement de copies certifiées par les autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sont effectués de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire soit indûment retardé.

Règle 10

Visites

1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui transportent des substances liquides nocives en vrac font l'objet des visites spécifiées ci-après:

- a) avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 11 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, de son équipement, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux pour tout ce qui relève de la présente Annexe. Cette visite permet de s'assurer que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe;
- b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permettent de s'assurer que la structure, l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, lorsque la durée du Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est prorogée conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 12 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence;
- c) des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Autorité qui ne doivent pas dépasser trente mois. Ces visites permettent de s'assurer que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en état de marche. Ces visites doivent être portées sur le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) délivré en vertu de la règle 11 de la présente Annexe.

2) Les visites d'un navire, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

3) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations ne doit être apporté sans autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 11

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 10 de la présente Annexe, à tout navire transportant des substances liquides nocives et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

3) a) Le Gouvernement d'une Partie peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

b) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a fait la demande.

c) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application du paragraphe 1 de la présente règle.

d) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) aux navires autorisés à battre pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention.

4) Le Certificat est établi dans une langue officielle de l'Etat qui le délivre conformément au modèle figurant à l'appendice V de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 12

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 4 de la présente règle.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

5) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'aménagement, les matériaux, l'équipement et les installations prescrits par la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations aux fins de réparation ou d'entretien, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa date d'expiration est postérieure à la fin de cette période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre un autre Certificat en remplacement du premier, si cette dernière date est plus rapprochée. Dès que possible après le changement de nationalité, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le changement et, si possible, une copie du rapport d'inspection.

Règle 13

Dispositions visant à réduire la pollution accidentelle

1) La conception, la construction, l'équipement et l'exploitation des navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe du fait qu'ils transportent en vrac des substances liquides nocives doivent être de nature à réduire les rejets involontaires à la mer de telles substances.

2) Conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, les Gouvernements des Parties doivent publier ou faire publier des prescriptions détaillées sur la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation de tels navires.

3) En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, les prescriptions mentionnées au paragraphe 2 de la présente règle doivent comprendre au moins toutes les dispositions contenues dans le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.212(VII) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation à condition que les amendements au Recueil de règles soient adoptés, mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

Appendice I

Directives pour le classement en catégories des substances liquides nocives

Catégorie A

Substances qui sont bioaccumulées et qui sont susceptibles de présenter un danger pour la vie aquatique et pour la santé de l'homme, ou qui sont très toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 4, c'est-à-dire leur TLM inférieur à 1 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances modérément toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie B

Substances qui sont bioaccumulées et dont la persistance est de l'ordre d'une semaine ou inférieure à une semaine; ou qui sont susceptibles d'altérer les aliments d'origine marine; ou qui sont modérément toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 3, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 1 ppm et inférieur à 10 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie C

Substances légèrement toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 2, c'est-à-dire leur TLM égal ou supé-

rieur à 10 ppm et inférieur à 100 ppm); appartiennent également à cette catégorie certaines substances pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm), lorsque l'on accorde une importance particulière à d'autres aspects du risque qu'elles présentent ou à des caractéristiques spéciales de ces substances.

Catégorie D

Substances qui sont pratiquement non toxiques pour la vie aquatique (leur degré de risque étant 1, c'est-à-dire leur TLM égal ou supérieur à 100 ppm et inférieur à 1 000 ppm); ou qui forment des dépôts sur le fond de la mer avec une demande biochimique en oxygène (DBO) élevée; ou qui sont très dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD₅₀ étant inférieur à 5 mg/kg; ou qui causent une réduction modérée de l'agrément des sites en raison de leur persistance, de leur odeur et de leurs caractéristiques toxiques ou irritantes, qui sont susceptibles de gêner l'utilisation des plages; ou qui sont modérément dangereuses pour la santé de l'homme, leur LD₅₀ étant égal ou supérieur à 5 mg/kg et inférieur à 50 mg/kg, et qui causent une réduction légère de l'agrément des sites.

Autres substances liquides

(aux fins de la règle 4 de la présente Annexe)

Substances autres que celles classées dans les catégories A, B, C et D ci-dessus.

Appendice II

Liste des substances liquides nocives transportées en vrac

Substance	Numéro ONU	Catégorie de pollution en fonction de laquelle doivent s'effectuer les rejets en exploitation	Concentration résiduelle (pourcentage de poids)	
		(règle 3 de l'Annexe II)	(règle 5, paragraphe 1 de l'Annexe II)	(règle 5, paragraphe 7 de l'Annexe II)
		I	III Hors des zones spéciales	IV Dans les zones spéciales
Acétaldéhyde	1089	C		
Acétate d'amyle normal	1104	C		
Acétate de butyle normal	1123	D		
Acétate de butyle secondaire	1124	D		
Acétate de 2-éthoxyéthyle *)	1172	D		
Acétate d'éthyle	1173	D		
Acétate d'isoamyle	1104	C		
Acétate de méthyle	1231	D		
Acétate de propyle normal *)	1276	C		
Acétate de vinyle	1301	C		
Acétone	1090	D		
Acide acétique	1842	C		
Acide acrylique *)	—	C		
Acide butyrique	—	B		
Acide chlorhydrique	1789	D		
Acide chloracétique	1750	C		
Acide chlorosulfonique	1754	C		
Acide citrique (10 %–25 %)	—	D		
Acide crésylique	2022	A	0,1	0,05
Acide fluorhydrique (solution à 40 %)	1790	B		
Acide formique	1779	D		
Acide heptanoïque *)	—	D		
Acide lactique	—	D		
Acides naphéniques *)	—	A	0,1	0,05
Acide nitrique (90 %)	2031/ 2032	C		
Acide oxalique (10 %–25 %)	—	D		
Acide phosphorique	1805	D		
Acide propionique	1848	D		

*) L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Acide sulfurique	1830/ 1831/ 1832	C		
Acide sulfurique fumant (oléum)	1831	C		
Acroléine	1092	A	0,1	0,05
Acrylate de butyle normal	—	D		
Acrylate d'éthyle	1917	D		
Acrylate de 2-éthylhexyle *)	—	D		
Acrylate d'isobutyle	—	D		
Acrylate de méthyle	1919	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	—	D		
Alcool allylique	1098	B		
Alcool amylique normal	—	D		
Alcool benzylique	—	D		
Alcool 2-éthylhexylique	—	C		
Alcool furfurylique	—	C		
Alcool méthylamylique	—	D		
Alcool nonylique *)	—	C		
Alcool propylique normal	1274	D		
Aldéhyde butylique normal	1129	B		
Aldéhyde crotonique	1143	B		
Alkylbenzènesulfonate (chaîne droite)	—	C		
(chaîne ramifiée)		B		
Alun (solution à 15 %)	—	D		
Aminoéthyléthanolamine (Hydroxyéthyléthylènediamine *)	—	D		
Ammoniac (solution à 28 %)	1005	B		
Anhydride acétique	1715	C		
Anhydride phtalique (fondu)	—	C		
Anhydride propionique	—	D		
Aniline	1547	C		
Benzène	1114	C		
Bichlorure d'éthylène	1184	B		
Bichromate de sodium (solution)	—	C		
Bisulfure de carbone	1131	A	0,01	0,005
Butylène glycol(s)	—	D		
Butyrate de butyle *)	—	B		
Chlorhydrines (brutes) *)	—	D		
Chlorobenzène (Monochlorobenzène)	1134	B		

*) L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Chloroforme	1888	B		
Chloroprène *)	1991	C		
para-Chlorotoluène	—	B		
Chlorure d'acétyle	1717	C		
Chlorure d'allyle	1100	C		
Chlorure de benzyle	1738	B		
Chlorure de méthylène	1593	B		
Chlorure de vinylidène *)	1303	B		
Crésols	2076	A	0,1	0,05
Créosote	1334	A	0,1	0,05
Cumène	1918	C		
Cyanhydrine d'acétone	1541	A	0,1	0,05
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexane d'isopropyle	—	D		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine *)	—	D		
Cymène	2046	D		
(Paraméthylisopropylbenzène) *)				
Decahydronaphtaline *)	1147	D		
Décane *)	—	D		
Diacétone-alcool *)	1148	D		
Dibromure d'éthylène	1605	B		
Dichlorobenzènes	1591	A	0,1	0,05
Dichloropropène et dichloropropane (mélange de) (D. D. pour désinfection des sols)	2047	B		
Diéthylamine	1154	C		
Diéthylbenzène (mélange d'isomères)	2049	C		
Diéthylcétone (3-pentanone)	1156	D		
Diéthylène glycol monoéthyl éther	—	C		
Diéthylène-triamine *)	2079	C		
Di-isobutyl cétone	1157	D		
Di-isobutylène *)	2050	D		
Di-isocyanate de toluylène	2078	B		
Di-isopropylamine	1158	C		
Diméthylamine (solution aqueuse à 40 %)	1160	C		
Diméthyléthanolamine *)	2051	C		
Diméthylformamide	—	D		
1,4-Dioxanne *)	1165	C		
Diphényle/diphényloxyde (mélange de) *)	—	D		
Dodécylbenzène	—	C		
Eau oxygénée (concentration supérieure à 60 %)	2015	C		
Epichlorhydrine	2023	B		

*) L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Ether benzylique *)	—	C		
Ether dichloré	1916	B		
Ether éthylique	1155	D		
Ether isopropylique *)	1159	D		
Ether monoéthylique de l'éthylène-glycol (2-Ethoxyéthanol)	1171	D		
Ethyl-amyl cétone *)	—	C		
Ethylbenzène	1175	C		
Ethylcyclohexane	—	D		
2-Ethyl 3-propylacroléine *)	—	B		
Ethylène-cyanhydrine *)	—	D		
Ethylène-diamine	1604	C		
Formaldéhyde (solution à 37-50 %)	1198	C		
Hexaméthylène-diamine *)	1783	C		
Huile de camphre	1130	B		
Hydroperoxyde de tétraline	1540	C		
Hydroxyde de calcium (solution)	—	D		
Hydroxyde de sodium	1824	C		
Isobutanol (Alcool iso-butylique)	1212	D		
Isobutyraldéhyde	2045	C		
Isooctane	—	D		
Isopentane	—	D		
Isophorone	—	D		
Isoprène	1218	D		
Isopropanolamine	—	C		
Isopropylamine	1221	C		
Lactate d'éthyle *)	1192	D		
Méthacrylate de butyle	—	D		
Méthacrylate d'isobutyle	—	D		
Méthacrylate de méthyle	1247	D		
2-Méthyl 5-éthyl-pyridine *)	—	B		
2-Méthylpentène *)	—	D		
Méthyl-styrolène alpha *)	—	D		
Monochlorhydrine du glycol (2-Chloréthanol *)	1135	D		
Monoéthanolamine	—	D		
Monoisopropylamine	—	C		
Monométhyléthanolamine	—	C		
Monopropylamine (Propylamine)	1277	C		
Morpholine *)	2054	C		
Naphtalène (fondu)	1334	A	0,1	0,05
Nitrobenzène	—	C		
2-Nitropropane	—	D		
Nitrotoluène (Orthonitrotoluène)	1664	C		
Nonylphénol	—	C		
Octanol normal	—	C		

*) L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Substance	I	II	III	IV
Oxyde de mésityle *)	1229	C		
Pentachloréthane	1669	B		
Pentachlorophénate de sodium (solution)	—	A	0,1	0,05
Pentane normal	1265	C		
Phénol	1671	B		
Phosphate de tricrésyle *)	—	B		
Phosphore (élémentaire)	1338	A	0,01	0,005
Plomb tétraéthyle	1649	A	0,1	0,05
Plomb tétraméthyle	1649	A	0,1	0,05
Potasse caustique (Hydroxyde de potassium)	1814	C		
di-iso-Propanolamine	—	C		
bêta-Propiolactone *)	—	B		
Propionaldéhyde	1275	D		
Pyridine	1282	B		
Styrène	2055	C		
Suif	—	D		
Térébenthine	1299	B		
Tétrachloréthylène (Perchloréthylène)	1891	D		
Tétrachlorure de carbone	1846	B		
Tétrachlorure de silicium	1818	D		
Tétrachlorure de titane	1838	D		
Tétrahydrofuranne	2056	D		
Tétraméthylbenzène	—	D		
Toluène	1294	C		
Trichloréthane	—	C		
Trichloréthylène	1710	B		
Triéthanolamine	—	D		
Triéthylamine	1296	C		
Triméthylbenzène *)	—	C		
Xylènes (mélanges d'isomères)	1307	C		

*) L'astérisque indique que la substance a été incluse dans la présente liste à titre provisoire et qu'il faudra des renseignements supplémentaires pour apprécier parfaitement les risques qu'elle présente pour le milieu, et en particulier pour les ressources vivantes.

Appendice III
Liste des autres substances liquides transportées en vrac

Acétate d'isopropyle	Heptène (mélange d'isomères)
Acétate de méthylamyle	Hexane normal
Acétonitrile (Cyanure de méthyle)	Huile de foie de morue
Alcool amylique tertiaire	Huile de noix de coco
Alcool butylique normal	Huile de ricin
Alcool décylrique normal	Huile d'olive
Alcool éthylique	Jus citriques
Alcool isodécylrique	Lait
Alcool isopropylique	Ligroïne
Alcool méthylique	Mélasses
Alcool octyldécylrique	Méthyl-éthyl-cétone (2-butanone)
Alcools gras (C ₁₂ -C ₂₀)	Oxyde de propylène
Butyrolactone	Polypropylène-glycol
Chlorure de calcium (solution)	Propylène-glycol
Diéthanamine	Propylène tétramère
Diéthylène-glycol	Propylène trimère
Dipentène	Sorbitol
Dipropylène-glycol	Soufre liquide
Eau	Tridécanol
Ether butylique	Triéthylène-glycol
Ethylène-glycol	Triéthylène tétramine
Glycérine	Tripropylène-glycol
Heptane	Vin

Appendice IV
Registre de la cargaison pour les navires transportant
des substances liquides nocives en vrac

Nom du navire

Capacité de chargement de chaque citerne en mètres cubes

Voyage de à

a) Chargement de la cargaison

1. Date et lieu de chargement
2. Nom et catégorie de la (des) cargaison(s) chargée(s)
3. Identification de la (des) citerne(s) chargée(s)

b) Transfert de la cargaison

4. Date du transfert
5. Identification de la (des) citerne(s) i) de
ii) à
6. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à l'alinéa 5 i)?
7. Sinon, quantité restante

c) Déchargement de la cargaison

8. Date et lieu du déchargement
9. Identification de la (des) citerne(s) déchargée(s)
10. A-t-on vidé la (les) citerne(s)?
11. Sinon, quantité restant dans la (les) citerne(s)
12. La (les) citerne(s) doit-elle (doivent-elles) être nettoyée(s)?
13. Quantité transférée en citerne de décantation
14. Identification de la citerne de décantation

d) Ballastage des citernes à cargaison

15. Identification de la (des) citerne(s) ballastée(s)
16. Date et position du navire au début du ballastage

..... Signature du capitaine

e) Nettoyage des citernes à cargaison

Substances de catégorie A

17. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)
18. Date et lieu du nettoyage
19. Méthode(s) de nettoyage
20. Emplacement des installations de réception utilisées
21. Concentration de l'effluent quand le rejet dans l'installation de réception a été arrêté
22. Quantité restant en citerne
23. Méthode et quantité d'eau introduite dans la citerne lors du nettoyage final
24. Lieu et date du rejet à la mer
25. Méthode et équipement utilisés pour le rejet à la mer

Substances des catégories B, C et D

26. Méthode de lavage utilisée
27. Quantité d'eau utilisée
28. Date et lieu du rejet à la mer
29. Méthode et équipement utilisés pour le rejet à la mer

f) Transfert des eaux de ballast polluées

30. Identification de la (des) citerne(s)
31. Date et position du navire au début du rejet à la mer
32. Date et position du navire à la fin du rejet à la mer
33. Vitesse(s) du navire pendant le rejet
34. Quantité rejetée à la mer
35. Quantité d'eau polluée transférée en citerne de décantation (identification de la [des] citerne[s] de décantation)
36. Date et port de déchargement dans des installations de réception à terre (le cas échéant)

..... Signature du capitaine

g) Transfert de la citerne de décantation/élimination des résidus

37. Identification de la (des) citerne(s) de décantation
38. Quantité retirée de chaque citerne
39. Mode d'élimination des résidus:
 - a) Installations de réception
 - b) Mélange avec la cargaison
 - c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) (identification de la [des] citerne[s])
 - d) Autre méthode
40. Date et port d'élimination des résidus

h) Rejets accidentels ou exceptionnels

41. Date et heure
42. Lieu ou position du navire au moment de l'événement
43. Quantité approximative, nom et catégorie de la substance
44. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales

..... Signature du capitaine

Appendice V

Modèle de Certificat

Certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac (1973)

(Note: Dans le cas d'un navire-citerne pour produits chimiques, ce Certificat doit être complété par le Certificat exigé aux termes du paragraphe 3 de la règle 13 de l'Annexe II de la présente Convention.)

(cachet officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par
(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

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

Il est certifié:

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe II de la Convention;
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la conception, la construction et l'équipement du navire sont de nature à réduire au maximum les rejets involontaires à la mer de substances liquides nocives;
3. que les méthodes et dispositifs suivants ont été approuvés par l'Autorité en vue de l'application des dispositions de la règle 5 de l'Annexe II de la Convention:

.....
(suite sur les pages ci-jointes, signées et datées)

Le présent Certificat est valable jusqu'au

sous réserve des visites intermédiaires qui doivent être effectuées à des intervalles de

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19 Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé délivrant le Certificat)

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

Visites intermédiaires

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10, paragraphe 1, alinéa c) de l'Annexe II de ladite Convention, il a été constaté que le navire satisfait aux dispositions pertinentes de ladite Convention.

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Aux termes de la règle 12, paragraphes 2 et 4 de l'Annexe II de la Convention,

la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

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

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Annexe III

Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes

Règle 1

Champ d'application

1) Sauf disposition expresse contraire, les règles de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

2) Ce transport de substances nuisibles est interdit sauf s'il est effectué conformément aux dispositions de la présente Annexe.

3) Pour compléter les dispositions de la présente Annexe, le Gouvernement de chaque Partie à la Convention publie ou fait publier des prescriptions détaillées sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications visant à prévenir ou à réduire au maximum la pollution du milieu marin par des substances nuisibles.

4) Aux fins de la présente Annexe, les récipients vides, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes qui ont déjà servi au transport de substances nuisibles sont eux-mêmes traités comme des substances nuisibles, à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

Règle 2

Emballage

Les emballages, les conteneurs, les citernes mobiles, les camions-citernes et les wagons-citernes doivent être de nature à réduire au maximum les risques encourus par le milieu marin, eu égard à leur contenu spécifique.

Règle 3

Marquage et étiquetage

Chaque colis, qu'il soit expédié individuellement, en unités ou en conteneurs, chaque conteneur, chaque citerne mobile, camion-citerne ou wagon-citerne contenant une substance nuisible sont marqués de façon durable de l'appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte) et portent en outre une étiquette ou une marque au pochoir distinctive indiquant que le contenu est nuisible. Cette identification est complétée si possible par tout autre moyen, par exemple en indiquant le numéro de référence des Nations Unies.

Règle 4

Documents

1) Dans tous les documents relatifs au transport par mer de substances nuisibles où il est fait mention de ces substances, on utilise l'appellation technique exacte de la substance (et non l'appellation commerciale).

2) Les documents d'expédition fournis par le chargeur comprennent un certificat ou une déclaration attestant que le chargement présenté aux fins du transport est convenablement emballé, marqué et étiqueté et dans un état propre à réduire au maximum les risques que son transport présente pour le milieu marin.

3) Tout navire qui transporte des substances nuisibles doit être porteur d'une liste ou d'un manifeste spécial mentionnant les substances nuisibles embarquées et leur emplacement. Aux lieu et place de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant l'emplacement de toutes les substances nuisibles à bord. Des copies de ces documents sont également conservées à terre par l'armateur du navire ou son mandataire jusqu'à ce que les substances nuisibles aient été déchargées.

4) Lorsque le navire est porteur d'une liste, d'un manifeste spécial ou d'un plan d'arrimage détaillé, conformément aux dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer relatives au transport des marchandises dangereuses, les documents exigés aux fins de la présente Annexe peuvent être combinés avec les documents relatifs aux marchandises dangereuses. Lorsque les documents sont combinés, il est établi une nette distinction entre les marchandises dangereuses et les substances nuisibles.

Règle 5

Arrimage

Les substances nuisibles sont convenablement arrimées et assujetties de manière à réduire au maximum les risques qu'elles présentent pour le milieu marin, sans porter atteinte à la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 6

Limites quantitatives

Il peut être nécessaire, pour des raisons scientifiques et techniques valables, d'interdire le transport de certaines substances nuisibles qui sont très dangereuses pour le milieu marin ou de limiter la quantité de ces substances que peut transporter un même navire. En fixant ces limites, il convient de tenir dûment compte des dimensions, de la construction et de l'équipement du navire, ainsi que de l'emballage et des propriétés intrinsèques de chaque substance.

Règle 7

Exceptions

1) Le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, en conteneurs, en citernes mobiles, en camions-citernes ou en wagons-citernes est interdit, sauf s'il est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer.

2) Sous réserve des dispositions de la présente Convention, des mesures appropriées sont prises en fonction des propriétés physiques, chimiques et biologiques des substances nuisibles, pour réglementer le rejet à la mer des eaux de nettoyage des fuites, à condition que l'application de ces mesures ne compromette pas la sécurité du navire et des personnes à bord.

Règle 8

Notification

S'agissant de certaines substances nuisibles qui pourraient être désignées par le Gouvernement d'une Partie à la Convention, le capitaine, ou le propriétaire du navire, ou leur mandataire, notifie à l'autorité portuaire compétente son intention de charger ou de décharger ces substances au moins 24 heures avant cette opération.

Annexe IV

Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe:

- 1) «Navire neuf» désigne un navire
 - a) dont le contrat de construction est passé ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe ou postérieurement;
 - b) dont la livraison s'effectue trois ans ou plus après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe.
- 2) «Navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- 3) «Eaux usées» désigne:
 - a) les eaux et autres déchets provenant d'un type quelconque de toilettes, d'urinoirs et de cuvettes de W.C.;
 - b) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux (infirmerie, salle de soins, etc.);
 - c) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;
 - d) les autres eaux résiduelles lorsqu'elles sont mélangées aux eaux définies ci-dessus.
- 4) «Citerne de stockage» désigne toute citerne destinée à recueillir et à conserver les eaux usées.
- 5) «A partir de la terre la plus proche» signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142° 08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10° 35' S. et de longitude 141° 55' E. puis entre les points suivants:
latitude 10° 00' S. et longitude 142° 00' E.
latitude 9° 10' S. et longitude 143° 52' E.
latitude 9° 00' S. et longitude 144° 30' E.
latitude 13° 00' S. et longitude 144° 00' E.
latitude 15° 00' S. et longitude 146° 00' E.
latitude 18° 00' S. et longitude 147° 00' E.
latitude 21° 00' S. et longitude 153° 00' E.
et enfin jusqu'à un point de latitude 24° 42' S. et de longitude 153° 15' E. sur la côte australienne.

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent:

- a)
 - i) aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux;
 - ii) aux navires neufs d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes;
 - iii) aux navires neufs qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes; et

- b)
 - i) aux navires existants dont la jauge brute est égale ou supérieure à 200 tonneaux, 10 ans après la date de l'entrée en vigueur de la présente Annexe;
 - ii) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe;
 - iii) aux navires existants qui n'ont pas de jauge brute mesurée et qui sont autorisés à transporter plus de 10 personnes, 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Annexe.

Règle 3

Visites

1) Les navires qui sont soumis aux dispositions de la présente Annexe et qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention font l'objet des visites spécifiées ci-après:

- a) Avant la mise en service d'un navire ou avant que le Certificat prescrit par la règle 4 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale comprenant une visite du navire qui permet de s'assurer qu'il est satisfait aux conditions suivantes:
 - i) lorsque le navire est muni d'une installation pour le traitement des eaux usées, celle-ci doit répondre aux règles d'exploitation définies conformément aux normes et aux méthodes d'essai mises au point par l'Organisation;
 - ii) lorsque le navire est muni d'un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées, ce dispositif doit être d'un type agréé par l'Autorité;
 - iii) lorsque le navire est muni d'une citerne de stockage, la capacité de celle-ci doit être suffisante, de l'avis de l'Autorité, pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu des conditions d'exploitation, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité du contenu; et
 - iv) le navire est muni d'un tuyautage débouchant à l'extérieur, permettant le rejet des eaux usées dans des installations de réception, et ce tuyautage est pourvu d'un raccord normalisé de jonction conforme à la règle 11 de la présente Annexe.

La visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

- b) Une visite périodique à intervalles spécifiés par l'Autorité mais ne dépassant pas cinq ans qui permet de s'assurer que l'équipement, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe; toutefois, en cas de prorogation de la durée du Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973), conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 4 de la règle 7 de la présente Annexe, l'intervalle séparant les visites périodiques peut être prolongé en conséquence.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions de la présente Annexe.

3) Les visites des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Autorité intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

4) Après l'une quelconque des visites prévues dans la présente règle, aucun changement important de nature autre qu'un simple remplacement ne doit être apporté sans l'accord de l'Autorité à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

Règle 4

Délivrance des Certificats

1) Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré, après visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, à tout navire qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés dans les limites de la juridiction d'autres Parties à la Convention.

2) Ce Certificat est délivré, soit par l'Autorité, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Autorité assume la pleine responsabilité du Certificat.

Règle 5

Délivrance d'un Certificat par un autre gouvernement

1) Le Gouvernement d'une Partie à la Convention peut, à la demande de l'Autorité, faire visiter un navire; s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Annexe.

2) Une copie du Certificat et une copie du rapport de visite sont remises dès que possible à l'Autorité qui a demandé la visite.

3) Un Certificat ainsi délivré comporte une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête de l'Autorité; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un Certificat délivré en application de la règle 4 de la présente Annexe.

4) Il n'est pas délivré de Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

Règle 6

Forme des Certificats

Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est établi dans la langue de l'Etat qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice II de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 7

Durée de validité du Certificat

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 de la présente règle.

2) Si, à la date d'expiration de son Certificat, un navire ne se trouve pas dans un port ou un terminal au large situés dans les

limites de la juridiction d'une Partie à la Convention dont le navire est autorisé à battre le pavillon, la validité du Certificat peut être prorogée par l'Autorité. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être inspecté et ceci seulement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3) Aucun Certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire bénéficiant d'une telle prorogation n'est pas en droit, à son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être inspecté, de quitter ce port ou cet Etat sans avoir obtenu un nouveau Certificat.

4) Un Certificat qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle peut être prorogé par l'Autorité pour un délai de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce Certificat.

5) Le Certificat cesse d'être valable si les aménagements, les installations, l'équipement et les matériaux prescrits ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement, sans l'accord de l'Autorité.

6) Tout Certificat délivré à un navire cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente règle.

7) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'une autre Partie, le Certificat demeure valable pendant une période ne dépassant pas cinq mois, si sa durée de validité s'étendait sur une telle période, ou jusqu'à la date à laquelle l'Autorité délivre en remplacement un autre Certificat, si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse à l'Autorité, dès que possible après le changement de pavillon, une copie du Certificat dont le navire était pourvu à la date du changement ainsi qu'une copie du rapport d'inspection, le cas échéant.

Règle 8

Rejet des eaux usées

1) Sous réserve des dispositions de la règle 9 de la présente Annexe, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions suivantes ne soient remplies:

- a) le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé par l'Autorité conformément aux dispositions de la règle 3, paragraphe 1, alinéa a), alors que le navire se trouve à une distance de plus de quatre milles marins de la terre la plus proche et celui des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de douze milles marins de celle-ci; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage s'effectue, non pas instantanément, mais à une vitesse modérée, alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 nœuds. Le taux de rejet est approuvé par l'Autorité qui se fonde sur les normes mises au point par l'Organisation; ou
- b) les eaux usées du navire sont traitées dans un dispositif approprié que l'Autorité a certifié conforme aux règles d'exploitation visées à la règle 3, paragraphe 1, alinéa a) i) de la présente Annexe, et
 - i) les résultats de l'essai du dispositif sont indiqués dans le Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973);
 - ii) l'effluent ne laisse de surcroît pas de solides flottants visibles dans l'eau environnante et n'entraîne pas de décoloration de cette eau; ou
- c) le navire se trouve dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat et rejette ses eaux usées conformément aux dispositions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet Etat.

2) Lorsque les eaux usées sont mêlées de déchets ou d'eaux de déchet dont le rejet est soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses leur sont applicables.

Règle 9

Exceptions

La règle 8 de la présente Annexe ne s'applique pas:

- a) au rejet d'eaux usées effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer; ou
- b) au rejet d'eaux usées résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce rejet.

Règle 10

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des eaux usées adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

Règle 11

Raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet

Afin de permettre le raccordement des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet du navire, les uns et les autres doivent être munis de raccords de jonction

normalisés ayant des dimensions conformes à celles du tableau suivant:

Dimensions normalisées des brides des raccords de jonction des tuyautages de rejet

Description	Dimensions
Diamètre extérieur	210 mm
Diamètre intérieur	Suivant diamètre extérieur du tuyautage
Diamètre du cercle de perçage	170 mm
Fentes dans la bride	4 trous de 18 mm de diamètre placés à égale distance sur le cercle de perçage et prolongés par une fente de 18 mm de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride
Épaisseur de la bride	16 mm
Boulons et écrous: quantité, diamètre	4 de chaque, de 16 mm de diamètre et de longueur appropriée
La bride est conçue pour recevoir des tuyautages d'un diamètre extérieur allant jusqu'à 100 mm et doit être en acier ou autre matériau équivalent, de surface plane; la bride et le joint approprié doivent être conçus pour une pression de service de 6 kg/cm ² .	

Pour les navires dont le creux sur quille est égal ou inférieur à 5 mètres, le diamètre intérieur du raccord de jonction peut être de 38 millimètres.

Appendice de l'Annexe IV

Modèle de Certificat

Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

(nom officiel complet du pays)

par

(titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisation agréée en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Jauge brute	Nombre de personnes que le navire est autorisé à transporter

Navire neuf/existant *)

Date du contrat de construction:

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

Date de livraison:

Il est certifié:

1) que le navire est équipé d'une installation pour le traitement des eaux usées/d'un broyeur/d'une citerne de stockage *) et d'un tuyau de déchargement conformément aux alinéas i) à iv) de la règle 3 l) a) de l'Annexe IV de la Convention:

*) a) Description de l'installation de traitement des eaux usées:

Type de l'installation

Nom du fabricant

L'installation de traitement des eaux usées a été agréée par l'Autorité comme répondant aux normes ci-après concernant les effluents: **)

*) b) Description du broyeur:

Type de broyeur

Nom du fabricant

Qualité des eaux après désinfection

*) c) Description de l'équipement de stockage:

Capacité totale de la citerne de stockage m³

Emplacement

d) d'un tuyau de déchargement des eaux usées dans une installation de réception, ce tuyau étant muni d'un raccord normalisé de jonction avec la terre;

2) que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 3 de l'Annexe IV de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées, et qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'équipement et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe IV de ladite Convention.

*) Rayer la mention inutile.

**) Inscrire les paramètres correspondants.

Le présent Certificat est valable jusqu'au

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19..... Signé
(signature du fonctionnaire délivrant le Certificat)

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

Aux termes des paragraphes 2 et 4 de la règle 7 de l'Annexe IV de la Convention, la validité du présent Certificat est

prorogée jusqu'au

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Annexe V

Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente Annexe:

- 1) «Ordures» désigne toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du navire, à l'exception du poisson frais entier ou non, et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans les autres Annexes de la présente Convention.
- 2) «A partir de la terre la plus proche» signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S. et de longitude 142°08' E. sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S. et de longitude 141°55' E. puis entre les points suivants:
latitude 10°00' S. et longitude 142°00' E.
latitude 9°10' S. et longitude 143°52' E.
latitude 9°00' S. et longitude 144°30' E.
latitude 13°00' S. et longitude 144°00' E.
latitude 15°00' S. et longitude 146°00' E.
latitude 18°00' S. et longitude 147°00' E.
latitude 21°00' S. et longitude 153°00' E.
et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42' S. et de longitude 153°15' E. sur la côte australienne.
- 3) «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures. Au nombre des zones spéciales figurent celles énumérées à la règle 5 de la présente Annexe.

Règle 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

Règle 3

Evacuation des ordures hors des zones spéciales

- 1) Sous réserve des dispositions des règles 4, 5 et 6 de la présente Annexe:
 - a) l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique, est interdite;
 - b) l'évacuation dans la mer des ordures suivantes se fait aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite en tout cas si la terre la plus proche est à moins:
 - i) de 25 milles marins, en ce qui concerne le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient;

- ii) de 12 milles marins, en ce qui concerne les déchets alimentaires et toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine et les rebuts de même nature;

- c) l'évacuation dans la mer des ordures indiquées à l'alinéa b) ii) de la présente règle peut être autorisée après leur passage dans un broyeur ou un concasseur et être effectuée aussi loin que possible de la terre la plus proche; elle est interdite, en tout cas, si la terre la plus proche se trouve à moins de 3 milles marins. Les ordures ainsi broyées ou concassées doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

- 2) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

Règle 4

Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures

1) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle, il est interdit aux plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans, ainsi qu'à tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes, d'évacuer les matériaux visés par la présente Annexe.

2) L'évacuation dans la mer des déchets alimentaires par lesdites plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre et par tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes est autorisée lorsque ces déchets sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 millimètres.

Règle 5

Evacuation des ordures dans les zones spéciales

1) Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge et la «zone des golfes», qui sont définies comme suit:

- a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N. et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36' W.
- b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimités par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57°44,8' N.).
- c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.
- d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°8,5' N., 43°19,6' E.) et Husn Murad (12°40,4' N., 43°30,2' E.).

- e) Par «zone des golfes», on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30' N., 59°48' E.) et Ras Al Fasteh (25°04' N., 61°25' E.).

2) Sous réserve des dispositions de la règle 6 de la présente Annexe:

- a) il est interdit d'évacuer dans la mer:
- i) tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique; et
 - ii) toutes les autres ordures, y compris les objets en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage;
- b) l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires se fait le plus loin possible de la côte, et en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

3) Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes, les dispositions les plus rigoureuses sont applicables.

4) Installations de réception dans les zones spéciales.

- a) Les Gouvernements des Parties à la Convention riverains d'une zone spéciale s'engagent à faire mettre en place dès que possible dans tous les ports de la zone spéciale des installations de réception adéquates, conformément aux dispositions de la règle 7 de la présente Annexe et compte tenu des besoins spéciaux des navires opérant dans ces zones.
- b) Les Gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application de l'alinéa a) de la présente règle. Quand elle a reçu un nombre suffisant de ces notifications, l'Organisation fixe la date à laquelle entrent en vigueur les disposi-

tions de la présente règle qui concernent la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, douze mois au moins à l'avance, la date ainsi fixée.

- c) A compter de cette date, les navires faisant également escale dans des ports des zones spéciales visées où les installations requises ne sont pas encore disponibles doivent se conformer à toutes les dispositions de la présente règle.

Règle 6

Exceptions

Les règles 3, 4 et 5 de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

- a) à l'évacuation d'ordures effectuée par un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes qui se trouvent à bord ou sauver des vies humaines en mer;
- b) au déversement d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement si toutes les précautions raisonnables ont été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire ce déversement; ou
- c) à la perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique ou de matériaux synthétiques utilisés pour réparer lesdits filets, si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour empêcher cette perte.

Règle 7

Installations de réception

1) Les Gouvernements des Parties à la Convention s'engagent à faire assurer la mise en place, dans les ports et dans les terminaux, d'installations de réception des ordures adaptées aux besoins des navires qui les utilisent, de manière à ne pas leur imposer de retards anormaux.

2) Les Gouvernements des Parties notifient à l'Organisation, pour transmission aux Parties intéressées, tous les cas où ils jugent insuffisantes les installations prévues par la présente règle.

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

**Änderungen und Ergänzungen des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

**Anlage I
Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl**

(Übersetzung)

Regel 1

Begriffsbestimmungen

Nummern 1 bis 7, 9 bis 22 und 24 bis 25 – **Unverändert**

Der bisherige Wortlaut der Nummer 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

8. a) Der Ausdruck „größerer Umbau“ bezeichnet den Umbau eines vorhandenen Schiffes,
- i) durch den die Abmessungen oder die Ladefähigkeit des Schiffes wesentlich geändert werden,
 - ii) durch den der Schiffstyp geändert wird,
 - iii) der nach Ansicht der Verwaltung dazu bestimmt ist, die Lebensdauer des Schiffes wesentlich zu verlängern, oder
 - iv) durch den das Schiff auf andere Weise so verändert wird, daß es, wenn es sich um ein neues Schiff handelte, den einschlägigen Bestimmungen dieses Protokolls unterläge, die für das Schiff als vorhandenes Schiff nicht gelten.
- b) Unbeschadet des Buchstabens a gilt der Umbau eines vorhandenen Öltankschiffs von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit zur Erfüllung der Vorschriften der Regel 13 nicht als größerer Umbau im Sinne dieser Anlage.

- 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 und 18 Absatz 6 der Ausdruck „vorhandenes Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das nicht ein neues Öltankschiff im Sinne der Nummer 26 der vorliegenden Regel ist.
28. Der Ausdruck „Rohöl“ bezeichnet jedes Öl, das natürlich in der Erde vorkommt, gleichviel ob es für Beförderungszwecke behandelt ist oder nicht; der Ausdruck umfaßt
- a) Rohöl, aus dem bestimmte Fraktionen abdestilliert worden sind, und
 - b) Rohöl, dem bestimmte Fraktionen zugesetzt worden sind.
29. Der Ausdruck „Rohöltankschiff“ bezeichnet ein Öltankschiff, das gewerbsmäßig Rohöl befördert.
30. Der Ausdruck „Produktentanker“ bezeichnet ein Öltankschiff, das gewerbsmäßig anderes Öl als Rohöl befördert.

Der bisherige Wortlaut der Nummer 23 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

23. Der Ausdruck „Eigengewicht“ bezeichnet die in metrischen Tonnen angegebene Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Süßwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Vorräte sowie Fahrgäste, Besatzung und ihre Habe.

Dem bisherigen Wortlaut werden folgende Nummern angefügt:

26. Ungeachtet der Nummer 6 bezeichnet für die Zwecke der Regeln 13, 13 B, 13 E und 18 Absatz 5 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;

Regeln 2 und 3 – Unverändert

Regel 4

Besichtigungen und Überprüfungen

Der bisherige Wortlaut der Regel 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

(1) Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 150 und mehr Registertonnen (RT) und jedes andere Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

- a) einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird oder bevor das nach Regel 5 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird; diese Besichtigung umfaßt eine vollständige Besichtigung seiner Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, soweit das Schiff unter diese Anlage fällt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- b) regelmäßig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigungen, welche die Gewähr dafür bieten,

daß Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entsprechen;

- c) während der Geltungsdauer des Zeugnisses mindestens einer Zwischenbesichtigung, welche die Gewähr dafür bietet, daß die Ausrüstung und die dazugehörigen Pumpen- und Leitungssysteme einschließlich der Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl, der Systeme für das Waschen mit Rohöl, der Öl-Wasser-Separatoranlage und des Ölfiltersystems in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Wird während der Geltungsdauer eines Zeugnisses nur eine solche Zwischenbesichtigung durchgeführt, so darf sie frühestens sechs Monate vor oder spätestens sechs Monate nach Ablauf der halben Geltungsdauer durchgeführt werden. Diese Zwischenbesichtigungen sind in das nach Regel 5 ausgestellte Zeugnis einzutragen.

(2) Die Verwaltung bestimmt geeignete Maßnahmen für Schiffe, die nicht unter Absatz 1 fallen, um sicherzustellen, daß die anwendbaren Bestimmungen dieser Anlage eingehalten werden.

(3) a) Soweit es sich um die Anwendung dieser Anlage handelt, erfolgen die Besichtigungen von Schiffen durch Bedienstete der Verwaltung. Die Verwaltung kann jedoch die Besichtigung für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder den von ihr anerkannten Stellen übertragen.

b) Die Verwaltung trifft Vorkehrungen, damit während der Geltungsdauer des Zeugnisses außerplanmäßige Überprüfungen durchgeführt werden. Diese Überprüfungen müssen die Gewähr dafür bieten, daß das Schiff und seine Ausrüstung in jeder Hinsicht zufriedenstellend für den vorgesehenen Verwendungszweck des Schiffes bleiben. Die Überprüfungen können von ihren eigenen Überprüfungsdiensten, von ernannten Besichtigern, von anerkannten Stellen oder von anderen Vertragsparteien auf Ersuchen der Verwaltung durchgeführt werden. Schreibt die Verwaltung nach Absatz 1 jährliche Pflichtbesichtigungen vor, so sind diese außerplanmäßigen Überprüfungen nicht obligatorisch.

c) Eine Verwaltung, die zur Durchführung von Besichtigungen und Überprüfungen nach den Buchstaben a und b Besichter ernannt oder Stellen anerkennt, ermächtigt jeden ernannten Besichter und jede anerkannte Stelle mindestens,

- i) die Reparatur eines Schiffes zu verlangen und
- ii) Besichtigungen und Überprüfungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats darum ersucht werden.

Die Verwaltung teilt der Organisation die besonderen Verantwortlichkeiten und Bedingungen der den ernannten Besichtigern oder anerkannten Stellen übertragenen Befugnis zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Protokolls zur Unterrichtung ihrer Bediensteten mit.

d) Stellt ein ernannter Besichter oder eine anerkannte Stelle fest, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung wesentlich von den Angaben des Zeugnisses abweicht oder so ist, daß das Schiff nicht geeignet ist, in See zu gehen, ohne daß die Meeresumwelt in unangemessener Weise gefährdet wird, so stellt der Besichter oder die Stelle sofort sicher, daß Abhilfemaßnahmen getroffen werden, und unterrichtet rechtzeitig die Verwaltung. Werden keine Abhilfemaßnahmen getroffen, so soll das Zeugnis eingezogen und die Verwaltung sofort unterrichtet werden; befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so werden die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort unterrichtet. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichter oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats unterrichtet, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichter oder der Stelle jede erforderliche Unterstützung bei der Erfüllung ih-

rer Pflichten nach dieser Regel. Gegebenenfalls trifft die Regierung des betreffenden Hafenstaats alle erforderlichen Maßnahmen, damit das Schiff nicht ausläuft, bis es in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um sich zu der nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerkstatt zu begeben, ohne daß die Meeresumwelt in unangemessener Weise gefährdet wird.

e) In jedem Fall übernimmt die betreffende Verwaltung die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und Überprüfung und verpflichtet sich, für die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu sorgen.

(4) a) Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung muß mit den Bestimmungen des Protokolls in Einklang gehalten werden, damit das Schiff in jeder Hinsicht geeignet bleibt, in See zu gehen, ohne daß die Meeresumwelt in unangemessener Weise gefährdet wird.

b) Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäß Absatz 1 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstungen oder Einrichtungen vorgenommen werden.

c) Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Unversehrtheit des Schiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner unter diese Anlage fallenden Ausrüstung wesentlich beeinträchtigt, so hat der Kapitän oder Eigentümer des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, die anerkannte Stelle oder den ernannten Besichter zu unterrichten, die für die Ausstellung des einschlägigen Zeugnisses zuständig sind und die Untersuchungen veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Absatz 1 erforderlich ist. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so muß der Kapitän oder Eigentümer auch sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats benachrichtigen, und der ernannte Besichter oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, daß eine solche Benachrichtigung stattgefunden hat.

Regeln 5, 6 und 7

In dem bisherigen Wortlaut dieser Regeln sind alle Bezugnahmen auf „(1973)“ im Zusammenhang mit dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zu streichen.

Regel 8

Geltungsdauer des Zeugnisses

Der bisherige Wortlaut der Regel 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

(1) Ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt, der höchstens fünf Jahre vom Tag der Ausstellung an betragen darf; jedoch darf im Fall eines Öltankschiffs, das während eines in Regel 13 Absatz 9 festgelegten begrenzten Zeitabschnitts mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben wird, die Geltungsdauer des Zeugnisses nicht später enden als dieser festgelegte Zeitabschnitt.

(2) Ein Zeugnis wird ungültig, wenn an der vorgeschriebenen Bauausführung, der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung oder den Werkstoffen ohne Genehmigung der Verwaltung wesentliche Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes dieser Ausrüstung oder Einrichtungen vorgenommen worden sind oder wenn die nach Regel 4 Absatz 1 Buchstabe c von der Verwaltung festgesetzten Zwischenbesichtigungen nicht durchgeführt werden.

(3) Ein einem Schiff ausgestelltes Zeugnis wird auch ungültig, sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die

das neue Zeugnis ausstellende Regierung sich vergewissert hat, daß das Schiff den Erfordernissen der Regel 4 Absatz 4 Buchstaben a und b voll entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie binnen drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, eine Abschrift des entsprechenden Besichtigungsberichts.

Regeln 9 bis 12 – Unverändert

Der bisherige Wortlaut der Regel 13 wird durch folgende Regeln ersetzt:

Regel 13

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

Vorbehaltlich der Regeln 13 C und 13 D haben Öltankschiffe den Erfordernissen dieser Regel zu entsprechen.

Neue Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit

(1) Jedes neue Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und jeder neue Produktentanker von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit sind mit Tanks für getrennten Ballast auszustatten und haben den Erfordernissen der Absätze 2, 3 und 4 bzw. des Absatzes 5 zu entsprechen.

(2) Die Kapazität der Tanks für getrennten Ballast ist so festzusetzen, daß das Schiff auf Ballastreisen sicher fahren kann, ohne Ladetanks für Wasserballast verwenden zu müssen, sofern nicht in Absatz 3 oder 4 etwas anderes bestimmt ist. In allen Fällen muß jedoch die Kapazität der Tanks für getrennten Ballast mindestens so sein, daß bei jedem Ballastzustand auf jedem Teil der Reise einschließlich des Falles, daß das Schiff zu dem Eigengewicht nur getrennten Ballast mitführt, Tiefgang und Trimm des Schiffes jede der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Der Konstruktionstiefgang mittschiffs (dm) in Meter (ohne Berücksichtigung einer etwaigen Durchbiegung des Schiffes) darf nicht weniger als

$$dm = 2,0 + 0,02 L$$

betragen;

- b) die Tiefgänge am vorderen und hinteren Lot müssen denjenigen entsprechen, die durch den unter Buchstabe a festgelegten Tiefgang mittschiffs (dm) in Verbindung mit einer Hecklastigkeit von höchstens 0,015 L bestimmt sind, und
- c) in jedem Fall darf der Tiefgang am hinteren Lot nicht geringer sein als der Tiefgang, der für ein vollständiges Eintauchen der Schraube(n) notwendig ist.

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

(4) Bei neuen Rohöltankschiffen wird das nach Absatz 3 zugelassene zusätzliche Ballastwasser nur dann in Ladetanks befördert, wenn diese Tanks vor dem Verlassen eines Öllöschhafens oder -umschlagplatzes nach Regel 13 B einer Tankwäsche mit Rohöl unterzogen worden sind.

(5) Bei Öltankschiffen von weniger als 150 Meter Länge müssen die Bedingungen in bezug auf getrennten Ballast abweichend von Absatz 2 den Anforderungen der Verwaltung genügen.

(6) Jedes neue Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit ist mit einem Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl auszustatten. Die Verwaltung verpflichtet sich, sicherzustellen, daß das System binnen einem Jahr nach dem erstmaligen Einsatz des Tankschiffs in der Rohölbeförderung oder bis zum Ende der dritten Reise, auf der für Tankwaschen mit Rohöl geeignetes Rohöl befördert wurde, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt, den Vorschriften der Regel 13 B entspricht. Sofern nicht dieses Öltankschiff für Tankwaschen ungeeignetes Rohöl befördert, hat das Öltankschiff das System nach den Vorschriften jener Regel zu betreiben.

Vorhandene Rohöltankschiffe von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit

(7) Vorbehaltlich der Absätze 8 und 9 muß jedes vorhandene Rohöltankschiff von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit vom Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls an mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet werden und den Erfordernissen der Absätze 2 und 3 entsprechen.

(8) Die in Absatz 7 bezeichneten vorhandenen Rohöltankschiffe können, statt mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein, ein Ladetankreinigungsverfahren unter Verwendung von Tankwaschen mit Rohöl nach Regel 13 B anwenden, sofern nicht das Rohöltankschiff für Tankwaschen ungeeignetes Rohöl befördern soll.

(9) Die in Absatz 7 oder 8 bezeichneten Rohöltankschiffe können, statt mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein oder ein Ladetankreinigungsverfahren unter Verwendung von Tankwaschen mit Rohöl anzuwenden, mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks nach Regel 13 A betrieben werden, und zwar für den folgenden Zeitabschnitt:

- a) bei Rohöltankschiffen von 70 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit bis zwei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls;
- b) bei Rohöltankschiffen von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, aber weniger als 70 000 Tonnen Tragfähigkeit, bis vier Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls.

Vorhandene Produktentanker von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit

(10) Vom Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls an ist jeder vorhandene Produktentanker von 40 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit mit Tanks für getrennten Ballast auszustatten und hat den Erfordernissen der Absätze 2 und 3 zu entsprechen oder ist mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks nach Regel 13 A zu betreiben.

Als Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast eingestuftes Öltankschiff

(11) Ein Öltankschiff, das nicht nach Absatz 1, 7 oder 10 mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein braucht, kann jedoch als Tankschiff mit Tanks für getrennten Ballast eingestuft werden, sofern es den Vorschriften der Absätze 2 und 3 bzw. des Absatzes 5 entspricht.

Regel 13 A

Vorschriften für Öltankschiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks

(1) Ein Öltankschiff, das nach Regel 13 Absatz 9 oder 10 mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben wird, muß Tanks haben, die ausschließlich für die Beförderung von

sauberen Ballast im Sinne der Regel 1 Nummer 16 bestimmt sind und deren Kapazität ausreicht, um die Bedingungen der Regel 13 Absätze 2 und 3 zu erfüllen.

(2) Die Vorkehrungen und Betriebsverfahren für eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks müssen den von der Verwaltung aufgestellten Vorschriften entsprechen. Diese Vorschriften müssen mindestens alle Bestimmungen der Anforderungen an Öltankschiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks, die von der Internationalen Konferenz von 1978 über Tankschiffsicherheit und Verschmutzungsverhütung in Entschliebung 14 angenommen worden sind, in ihrer jeweils von der Organisation revidierten Fassung enthalten.

(3) Ein Öltankschiff mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks ist mit einem Ölgehaltsmeßgerät auszurüsten, das von der Verwaltung auf der Grundlage von durch die Organisation empfohlenen Anforderungen *) zugelassen ist, damit der Ölgehalt in dem eingeleiteten Ballastwasser überprüft werden kann. Das Ölgehaltsmeßgerät darf nicht später als beim ersten planmäßigen Werftaufenthalt des Tankschiffs nach Inkrafttreten dieses Protokolls eingebaut werden. Bis zum Einbau des Ölgehaltsmeßgeräts muß unmittelbar vor dem Einleiten von Ballast durch eine Prüfung des Ballastwassers aus den eigens dafür bestimmten Tanks festgestellt werden, daß kein Öl vorhanden ist.

(4) Jedes Öltankschiff, das mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben wird, ist auszustatten mit

- a) einem Handbuch für den Betrieb mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks, in dem das System im einzelnen beschrieben und der Betrieb erläutert sind. Ein solches Handbuch muß den Anforderungen der Verwaltung genügen und alle Angaben enthalten, die in den in Absatz 2 bezeichneten Anforderungen aufgeführt sind. Wird eine Änderung vorgenommen, die das eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanksystem betrifft, so ist das Betriebshandbuch entsprechend zu berichtigen;
- b) einem Nachtrag zu dem in Regel 20 vorgesehenen Öltagebuch entsprechend dem Nachtrag 1 zu Anhang III dieser Anlage. Der Nachtrag ist fest mit dem Öltagebuch zu verbinden.

Regel 13 B

Vorschriften für Tankwaschen mit Rohöl

(1) Jedes nach Regel 13 Absätze 6 und 8 vorgeschriebene System für Tankwaschen mit Rohöl muß den Vorschriften dieser Regel entsprechen.

(2) Die Waschanlage sowie die dazugehörige Ausrüstung und die entsprechenden Vorkehrungen müssen den von der Verwaltung aufgestellten Vorschriften entsprechen. Diese Vorschriften müssen mindestens alle Bestimmungen der Anforderungen an den Entwurf, den Betrieb und die Überwachung von Systemen für Tankwaschen mit Rohöl, die von der Internationalen Konferenz von 1978 über Tankschiffsicherheit und Verschmutzungsverhütung in Entschliebung 15 angenommen worden sind, in ihrer jeweils von der Organisation revidierten Fassung enthalten.

(3) In jedem Ladetank und Sloptank ist im Einklang mit den einschlägigen Regeln des Kapitels II-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner durch das Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See geänderten und ergänzten Fassung ein Inertgassystem vorzusehen.

(4) Vor dem Füllen von Ladetanks mit Ballastwasser müssen bei jeder Ballastreife genügend Ladetanks mit Rohöl gewa-

schen werden, damit unter Berücksichtigung der Fahrtroute des Tankschiffs und der erwarteten Wetterbedingungen Ballastwasser nur in Ladetanks gefüllt wird, die mit Rohöl gewaschen worden sind.

(5) Jedes Öltankschiff mit Systemen für Tankwaschen mit Rohöl ist auszustatten mit

- a) einem Handbuch, in dem das System und die Ausrüstung im einzelnen beschrieben und der Betrieb erläutert sind. Ein solches Handbuch muß den Anforderungen der Verwaltung genügen und alle Angaben enthalten, die in den in Absatz 2 bezeichneten Anforderungen aufgeführt sind. Falls eine Änderung vorgenommen wird, die das Waschsystem betrifft, ist das Betriebs- und Ausrüstungshandbuch entsprechend zu berichtigen;
- b) einem Nachtrag zu dem in Regel 20 vorgesehenen Öltagebuch entsprechend dem Nachtrag 2 zu Anhang III dieser Anlage. Der Nachtrag ist fest mit dem Öltagebuch zu verbinden.

Regel 13 C

Vorhandene Tankschiffe, die in einem besonderen Verkehr eingesetzt sind

(1) Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 der vorliegenden Regel findet Regel 13 Absätze 7 bis 10 keine Anwendung auf ein vorhandenes Öltankschiff, das ausschließlich in einem besonderen Verkehr eingesetzt ist zwischen

- a) Häfen oder Umschlagplätzen innerhalb eines Vertragsstaats dieses Protokolls oder
- b) Häfen oder Umschlagplätzen von Vertragsstaaten dieses Protokolls, wenn
 - i) die Reise nur innerhalb eines Sondergebiets im Sinne der Regel 10 Absatz 1 durchgeführt wird oder
 - ii) die Reise nur innerhalb anderer von der Organisation festgelegter Grenzen durchgeführt wird.

(2) Absatz 1 gilt nur, wenn die Häfen oder Umschlagplätze, in oder an denen auf solchen Reisen Ladung übernommen wird, mit ausreichenden Auffanganlagen zur Aufnahme und Behandlung des gesamten Ballast- und Tankwaschwassers der sie benutzenden Öltankschiffe ausgestattet sind und alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- 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 Eintragung in den entsprechenden Abschnitten des in Absatz 3 genannten Nachtrags zum Öltagebuch wird von der zuständigen Behörde des Hafenstaats bestätigt;
- b) die Verwaltung und die Regierungen der in Absatz 1 Buchstabe a oder b bezeichneten Hafenstaaten haben sich über den Einsatz eines vorhandenen Öltankschiffs für einen besonderen Verkehr geeinigt;
- c) die Regierungen der Vertragsparteien dieses Protokolls, in deren Hoheitsgebiet die obengenannten Häfen oder Umschlagplätze liegen, halten die Auffanganlagen in diesen Häfen oder an diesen Umschlagplätzen nach den einschlägigen Bestimmungen dieser Anlage insoweit für ausreichend;
- d) das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölerschmutzung ist mit einem Vermerk versehen, daß das Öltankschiff ausschließlich in diesem besonderen Verkehr eingesetzt wird.

(3) Jedes Öltankschiff, das in einem besonderen Verkehr eingesetzt wird, ist mit einem Nachtrag zum Öltagebuch nach Regel 20 entsprechend dem Nachtrag 3 zum Anhang III dieser Anlage auszustatten. Der Nachtrag ist fest mit dem Öltagebuch zu verbinden.

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

Regel 13 D

Vorhandene Öltankschiffe mit besonderen Ballastvorkehrungen

(1) Wenn ein vorhandenes Öltankschiff so gebaut ist oder so betrieben wird, daß es jederzeit die in Regel 13 Absatz 2 festgelegten Mindestanforderungen für Tiefgang und Trimm erfüllt, ohne Ballastwasser zu verwenden, wird angenommen, daß es die in Regel 13 Absatz 7 vorgesehenen Voraussetzungen in bezug auf Tanks für getrennten Ballast erfüllt, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Betriebsverfahren und Ballastvorkehrungen sind von der Verwaltung zugelassen;
- zwischen der Verwaltung und den Regierungen der betreffenden Hafenstaaten, die Vertragsparteien dieses Protokolls sind, besteht Einvernehmen darüber, daß die Anforderungen für Tiefgang und Trimm durch ein Betriebsverfahren erfüllt sind, und
- in dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung ist vermerkt, daß das Öltankschiff mit besonderen Ballastvorkehrungen betrieben wird.

(2) Ballastwasser darf nicht in Öltanks befördert werden, außer auf den seltenen Reisen, bei denen die Wetterbedingungen so ernst sind, daß es nach Auffassung des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, zusätzliches Ballastwasser in Ladetanks zu befördern. 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.

(3) Eine Verwaltung, die ein Zeugnis nach Absatz 1 Buchstabe c mit einem Vermerk versehen hat, übermittelt der Organisation die entsprechenden Einzelangaben zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Protokolls.

Regel 13 E

Schutzbietende Anordnung der Tanks für getrennten Ballast

(1) Bei jedem neuen Rohöltankschiff von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und bei jedem neuen Produktfrachtschiff von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit müssen die Tanks für getrennten Ballast, die erforderlich sind, um die Vorschriften der Regel 13 zu erfüllen, und die sich innerhalb der Ladetanklänge befinden, nach den Absätzen 2, 3 und 4 der vorliegenden Regel angeordnet sein, um als Schutz vor dem Ausfließen von Öl bei einer Strandung oder einem Zusammenstoß zu wirken.

(2) Die Tanks für getrennten Ballast und die Räume, die keine Öltanks sind, innerhalb der Ladetanklänge (L_t) sind so anzuordnen, daß sie folgende Bedingungen erfüllen:

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

Hierbei bedeuten

- PA_c = Seitenfläche in Quadratmeter für jeden Tank für getrennten Ballast oder jeden Raum, der kein Öltank ist, auf der Grundlage projizierter Maße auf Mallkante,
- PA_s = Bodenfläche in Quadratmeter für jeden solchen Tank oder Raum auf der Grundlage projizierter Maße auf Mallkante,
- L_t = Länge in Meter zwischen den vorderen und hinteren Enden der Ladetanks,
- B = größte Breite des Schiffes in Meter im Sinne der Regel 1 Nummer 21,
- D = Seitenhöhe in Meter, senkrecht von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddeckbalkens an der Schiffseite mittschiffs gemessen. Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe zum Schnittpunkt der Mallkanten des Decks mit der seitlichen Beplattung gemessen, wobei die Linien so verlaufen, als wäre der Schergang nicht abgerundet,

J = 0,45 bei Öltankschiffen von 20 000 Tonnen Tragfähigkeit

0,30 bei Öltankschiffen von 200 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, vorbehaltlich des Absatzes 3.

Für dazwischenliegende Tragfähigkeitswerte wird der Wert „J“ durch lineare Interpolation ermittelt.

Wenn die vorstehenden Symbole in dieser Regel verwendet werden, haben sie die in diesem Absatz festgelegte Bedeutung.

(3) Bei Tankschiffen von 200 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit kann der Wert „J“ wie folgt verringert werden:

$$J \text{ verringert} = [J - (a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A})] \text{ oder } 0,2, \text{ je nachdem, welcher Wert größer ist.}$$

Hierbei bedeuten

a = 0,25 bei Öltankschiffen von 200 000 Tonnen Tragfähigkeit

a = 0,40 bei Öltankschiffen von 300 000 Tonnen Tragfähigkeit

a = 0,50 bei Öltankschiffen von 420 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit.

Für dazwischenliegende Tragfähigkeitswerte wird der Wert „a“ durch lineare Interpolation ermittelt.

O_c = wie in Regel 23 Absatz 1 Buchstabe a definiert

O_s = wie in Regel 23 Absatz 1 Buchstabe b definiert

O_A = der zulässige Ölausfluß nach Regel 24 Absatz 2.

(4) Bei der Bestimmung von „ PA_c “ und „ PA_s “ für Tanks für getrennten Ballast und Räume, die keine Öltanks sind, gilt folgendes:

- Die geringste Breite jedes Seitentanks oder -raums, der sich jeweils über die gesamte Höhe auf Seite Deck oder vom Deck zur Oberfläche des Doppelbodens erstreckt, darf nicht weniger als 2 Meter betragen. Die Breite wird von Innenkante Beplattung im rechten Winkel zur Mittellinie gemessen. Ist eine geringere Breite vorgesehen, so wird der Seitentank oder -raum bei der Berechnung des Schutzbereichs „ PA_c “ nicht berücksichtigt; und
- die geringste Höhe jedes Doppelbodentanks oder -raums beträgt $B/15$ oder 2 Meter, je nachdem, welcher Wert kleiner ist. Ist die Höhe geringer, so wird der Tank oder Raum bei der Berechnung des Schutzbereichs „ PA_s “ nicht berücksichtigt.

Die geringste Breite und Tiefe der Seitentanks und Doppelbodentanks wird ohne Berücksichtigung des Bilgenbereichs und im Fall der geringsten Breite ohne Berücksichtigung etwaiger abgerundeter Schergänge gemessen.

Regel 14 – Unverändert

Regel 15

In dem bisherigen Wortlaut dieser Regel sind die Bezugnahmen auf „(1973)“ im Zusammenhang mit dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zu streichen.

Regeln 16 und 17 – Unverändert

Regel 18

Pump-, Leitungs- und Einleitvorrichtungen bei Öltankschiffen

Absätze 1 bis 4 – Unverändert

Dem bisherigen Wortlaut werden folgende Absätze angefügt:

(5) Jedes neue Öltankschiff, das mit Tanks für getrennten Ballast 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 Restlenzeinrichtung. 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 Übergabeventilen des Schiffes angeschlossen wird.
- (6) Für vorhandene Rohölfrachtschiffe, die mit Tanks für getrennten Ballast oder mit einem System für Tankwaschen mit

Rohöl ausgestattet sein oder mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden müssen, gilt Absatz 5 Buchstabe b.

Regel 19 – Unverändert

Regel 20

In dem bisherigen Wortlaut dieser Regel sind die Bezugnahmen auf „(1973)“ im Zusammenhang mit dem Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zu streichen.

Regeln 21 bis 25 – Unverändert

Anhang I – Liste der Öle Unverändert

Anhang II
Muster eines Zeugnisses

Das bisherige Muster eines Zeugnisses wird durch folgendes Muster ersetzt:

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung

Ausgestellt nach dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Namen der Regierung von

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

durch
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoreaumgehalt

Schiffstyp:

- Rohöltankerschiff ¹⁾
- Produktentanker ¹⁾
- Rohöl/Produktentanker ¹⁾
- Schiff mit Ladetanks, das kein Öltankerschiff ist und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Protokolls fällt ¹⁾
- Sonstiges Schiff ¹⁾

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen größeren Umbau

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder an dem ein größerer Umbau begonnen wurde

Datum der Ablieferung oder des Abschlusses eines größeren Umbaus

Teil A – Alle Schiffe

Das Schiff ist ausgerüstet mit:

bei Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr RT:

- a) einer Öl-Wasser-Separatoranlage ¹⁾ (die einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 100 ppm erzeugt),
- b) einem Ölfiltersystem ¹⁾ (das einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 100 ppm erzeugt);

bei Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT:

- c) einem Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl ¹⁾ (zusätzlich zu der unter Buchstabe a oder b vorgesehenen Ausrüstung) oder
- d) einer Öl-Wasser-Separatoranlage und einem Ölfiltersystem ¹⁾ (das einen Ausfluß mit einem Ölgehalt von nicht mehr als 15 ppm erzeugen kann) anstelle der unter Buchstabe a oder b vorgesehenen Ausrüstung.

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Einzelheiten der Vorschriften, von denen es nach Regel 2 Absatz 2 und Regel 2 Absatz 4 Buchstabe a der Anlage I des Protokolls befreit ist:

.....
.....

Bemerkungen:

.....
.....
.....

Vermerk für vorhandene Schiffe ²⁾

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff so ausgerüstet ist, daß es den Vorschriften des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe entspricht, die auf vorhandene Schiffe Anwendung finden. ³⁾

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Teil B – Öltankschiffe ⁴⁾

Ladefähigkeit des Schiffes (m ³)	Tragfähigkeit des Schiffes (metrische Tonnen)	Länge des Schiffes (m)

Es wird bescheinigt, daß dieses Schiff wie folgt gebaut und ausgerüstet ist und betrieben werden muß:

1. Dieses Schiff

- a) muß gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Protokolls gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften ¹⁾
- b) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Protokolls gebaut zu sein ¹⁾
- c) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 24 der Anlage I des Protokolls gebaut zu sein, entspricht jedoch diesen Vorschriften ¹⁾

2. Dieses Schiff

- a) muß gemäß den Vorschriften der Regel 13 E der Anlage I des Protokolls gebaut sein und entspricht diesen Vorschriften ¹⁾
- b) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 13 E der Anlage I des Protokolls gebaut zu sein ¹⁾

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

²⁾ Diese Eintragung braucht nur in dem ersten für jedes Schiff ausgestellten Zeugnis enthalten zu sein.

³⁾ Der Zeitabschnitt nach Inkrafttreten des Protokolls, innerhalb dessen eine Öl-Wasser-Separatoranlage, ein System zur Überwachung des Einleitens von Öl, ein Öl-filtersystem und/oder Sloptankvorrichtungen vorgesehen sein müssen, ist in Regel 13 A Absatz 3, Regel 15 Absatz 1 und Regel 16 Absatz 4 des Protokolls angegeben.

⁴⁾ Dieser Teil soll für Öltankschiffe einschließlich Tank-Massengutschiffe ausgefüllt werden; diejenigen Eintragungen, die in Frage kommen, sollen für andere Schiffe als Öltankschiffe ausgefüllt werden, die dazu gebaut sind und verwendet werden, Öl als Massengut mit einer Gesamtkapazität von 200 Kubikmeter oder mehr zu befördern.

3. Dieses Schiff

- a) muß gemäß den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Protokolls mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet sein und entspricht diesen Vorschriften ¹⁾
- b) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Protokolls mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein ¹⁾
- c) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Protokolls mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein, entspricht jedoch diesen Vorschriften ¹⁾
- d) unterliegt gemäß Regel 13 C oder 13 D der Anlage I des Protokolls nicht den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Protokolls, wie in Teil C dieses Zeugnisses angegeben ¹⁾
- e) ist gemäß den Bestimmungen der Regel 13 B der Anlage I des Protokolls, statt mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet zu sein, mit einem Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl ausgestattet ¹⁾
- f) wird gemäß den Bestimmungen der Regel 13 A der Anlage I des Protokolls, statt entweder mit Tanks für getrennten Ballast oder mit einem Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl ausgestattet zu sein, mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben ¹⁾

4. Dieses Schiff

- a) muß gemäß den Vorschriften der Regel 13 Absatz 6 der Anlage I des Protokolls mit einem besonderen Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl ausgestattet sein und entspricht diesen Vorschriften ¹⁾
- b) braucht nicht gemäß den Vorschriften der Regel 13 Absatz 6 der Anlage I des Protokolls mit einem Ladetankreinigungssystem unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl ausgestattet zu sein ¹⁾

Tanks für getrennten Ballast ⁵⁾

Die Tanks für getrennten Ballast sind wie folgt angeordnet:

Tank	Inhalt (m ³)	Tank	Inhalt (m ³)

Eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks ⁵⁾

Dieses Schiff wird bis gemäß den Vorschriften

(Datum)

der Regel 13 A der Anlage I des Protokolls mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben.

Folgende Tanks sind als eigens für sauberen Ballast bestimmt festgelegt:

Tank	Inhalt (m ³)	Tank	Inhalt (m ³)

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

⁵⁾ Streichen, wenn unzutreffend.

Handbuch ⁵⁾

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff mit

- a) einem gültigen Handbuch für den Betrieb eigens für sauberen Ballast bestimmter Tanks gemäß Regel 13 A der Anlage I des Protokolls ¹⁾
- b) einem gültigen Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl gemäß Regel 13 B der Anlage I des Protokolls ¹⁾

ausgestattet ist.

Gültiges Handbuch vorhanden

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gültiges Handbuch vorhanden

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Teil C – Ausnahmen ⁵⁾

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff

- a) nur für den Verkehr zwischen und gemäß Regel 13 C der Anlage I des Protokolls eingesetzt wird ¹⁾ oder
- b) mit besonderen Ballast-Vorkehrungen gemäß Regel 13 D der Anlage I des Protokolls betrieben wird ¹⁾

und daher nicht den Vorschriften der Regel 13 der Anlage I des Protokolls unterliegt.

Gezeichnet

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Hiermit wird bescheinigt,

daß das Schiff bezüglich der Verhütung der Verschmutzung durch Öl gemäß Regel 4 der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe besichtigt worden ist und daß die Besichtigung gezeigt hat, daß Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Vorrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe des Schiffes sowie deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und daß das Schiff den in Frage kommenden Vorschriften der Anlage I des Protokolls entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis

vorbehaltlich einer (mehrerer) Zwischenbesichtigung(en) im Abstand von

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

..... 19.....

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

⁵⁾ Streichen, wenn unzutreffend.

Zwischenbesichtigung

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer nach Regel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe erforderlichen Zwischenbesichtigung festgestellt wurde, daß das Schiff und sein Zustand den einschlägigen Bestimmungen des Protokolls entsprechen.

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Gezeichnet
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Anhang III
Muster eines Öltagebuchs

Dem bisherigen Muster werden folgende Muster für Nachträge zum Öltagebuch angefügt:

Nachtrag 1

**Muster eines Nachtrags zum Öltagebuch für Öltankschiffe,
die mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden *)**

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Gesamtladefähigkeit des Schiffes Kubikmeter

Gesamtfassungsvermögen der eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks Kubikmeter

Folgende Tanks sind als eigens für sauberen Ballast bestimmte Tanks festgelegt:

Tank	Inhalt (m ³)	Tank	Inhalt (m ³)

Anmerkung: Die von dem Nachtrag erfaßten Zeitabschnitte sollen den von dem Öltagebuch erfaßten Zeitabschnitten entsprechen.

(A) Füllen von eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Ballastwasser

101.	Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			
102.	Datum und Schiffposition beim Füllen des (der) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Wasser zum Spülen oder als Hafenballast			
103.	Datum und Schiffposition beim Spülen von Pumpen und Leitungen in einen Slop tank			
104.	Datum und Schiffposition beim Füllen der (des) eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit zusätzlichem Ballastwasser			
105.	Datum, Uhrzeit und Schiffposition beim Schließen a) der Ventile am Slop tank, b) der Ventile an den Ladetanks, c) anderer Ventile, die das System für sauberen Ballast beeinflussen			
106.	Menge des übernommenen sauberen Ballasts			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Verbindungen zwischen Tanks oder Tankverbindungen bei Beendigung des Füllens der eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks mit Ballastwasser fest geschlossen oder abgesperrt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier

Kapitän

*) Dieser Nachtrag soll dem Öltagebuch für Öltankschiffe beigelegt werden, die nach Regel 13 A der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit eigens für sauberen Ballast bestimmten Tanks betrieben werden. Weitere Angaben sollen nach Bedarf in das Öltagebuch eingetragen werden.

(B) Einleiten sauberen Ballasts

107. Bezeichnung des (der) Tanks			
108. Datum, Uhrzeit und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens des sauberen Ballasts a) ins Meer oder b) in Auffanganlagen			
109. Datum, Uhrzeit und Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens ins Meer			
110. Menge, die a) ins Meer oder b) in Auffanganlagen eingeleitet wurde			
111. Wurde das Ballastwasser vor dem Einleiten auf Vorhandensein von Öl geprüft?			
112. Wurde das Einleiten durch ein Ölgehaltsmeßgerät überwacht?			
113. Gab es vor dem Einleiten oder während des Einleitens Anzeichen für das Vorhandensein von Öl im Ballastwasser?			
114. Datum und Schiffsposition beim Spülen von Pumpen und Leitungen nach dem Füllen			
115. Datum, Uhrzeit und Schiffsposition beim Schließen a) der Ventile am Slop tank, b) der Ventile an den Ladetanks, c) anderer Ventile, die das System für sauberen Ballast beeinflussen			
116. Menge des verschmutzten Wassers, das in den (die) Slop tank(s) gepumpt wurde (Bezeichnung des [der] Slop tanks)			

Der Unterzeichnete bescheinigt, daß außerdem alle Seeventile, Übergabeventile, Verbindungen zwischen Ladetanks und Leitungen und Verbindungen zwischen Tanks oder Tankverbindungen bei Beendigung des Einleitens des sauberen Ballasts fest geschlossen oder abgesperrt wurden und daß die für sauberen Ballast bestimmten Pumpen und Leitungen nach Beendigung des Einleitens des sauberen Ballasts ordnungsgemäß gereinigt wurden.

Datum der Eintragung Verantwortlicher Offizier
Kapitän

Nachtrag 2

**Muster eines Nachtrags zum Öltagebuch für Rohöltankschiffe,
die mit einem Reinigungsverfahren unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl betrieben werden *)**

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Gesamtfassungsvermögen der Ladetanks Kubikmeter

Reise von nach
(Hafen [Häfen]) (Datum) (Hafen [Häfen]) (Datum)

Anmerkungen: Die von dem Nachtrag erfaßten Zeitabschnitte sollen den von dem Öltagebuch erfaßten Zeitabschnitten entsprechen.

Die mit Rohöl gewaschenen Ladetanks sollen diejenigen sein, die in dem nach Regel 13 B Absatz 5 Buchstabe a des Protokolls erforderlichen Betriebs- und Ausrüstungshandbuch festgelegt sind.

Für jeden gewaschenen oder mit Wasser nachgespülten Tank soll eine besondere Spalte verwendet werden.

*) Dieser Nachtrag soll dem Öltagebuch für Rohöltankschiffe beifügt werden, die nach Regel 13 B der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit einem Reinigungsverfahren unter Verwendung des Tankwaschens mit Rohöl betrieben werden, und ersetzt Abschnitt e des Öltagebuchs. Einzelheiten über die Aufnahme und Abgabe von Ballast und weitere verlangte Angaben sollen in das Öltagebuch eingetragen werden.

(A) Waschen mit Rohöl

201. Datum und Ort des Waschens mit Rohöl oder Schiffsposition, wenn es zwischen zwei Ladehäfen durchgeführt wird				
202. Bezeichnung des (der) gewaschenen Tanks (siehe Anmerkung 1)				
203. Anzahl der eingesetzten Maschinen				
204. Beginn des Waschens a) Datum und Uhrzeit b) Ullage				
205. Angewendetes Waschprogramm (siehe Anmerkung 2)				
206. Druck in der Waschleitung				
207. Beendigung oder Unterbrechung des Waschens a) Datum und Uhrzeit b) Ullage				
208. Bemerkungen				

Die Tanks wurden entsprechend den in dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch angegebenen Programmen (siehe Anmerkung 3) gewaschen; bei Beendigung wurde festgestellt, daß sie trocken waren.

Datum der Eintragung Verantwortliche(r) Offizier(e)

Kapitän

Anmerkung 1 Hat ein einzelner Tank mehr Maschinen, als entsprechend dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch gleichzeitig betrieben werden können, so soll der jeweils gewaschene Tankbereich angegeben werden, z. B. Nr. 2 Mitte, vorderer Bereich.

Anmerkung 2 Gemäß dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch ist einzutragen, ob das verwendete Programm sich in einer oder mehreren Stufen vollzieht. Bei Anwendung eines mehrstufigen Programms ist der von der Maschine erfaßte Winkelbereich anzugeben; ferner ist anzugeben, wie oft der Winkelbereich in den betreffenden Programmstufen erfaßt wird.

Anmerkung 3 Wird ein nicht in dem Betriebs- und Ausrüstungshandbuch angegebenes Programm angewendet, so sind unter „Bemerkungen“ Einzelheiten anzugeben.

(B) Spülen oder Nachspülen von Tankböden mit Wasser

209. Datum und Schiffsposition beim Spülen oder Nachspülen				
210. Bezeichnung des (der) Tanks und Datum				
211. Verwendete Wassermenge				
212. Abgegeben in a) Auffanganlagen b) den (die) Slop tank(s) (Bezeichnung des [der] Slop tanks)				

Datum der Eintragung Verantwortliche(r) Offizier(e)

Kapitän

Nachtrag 3

Muster eines Nachtrags zum Öltagebuch für Öltankschiffe, die in einem besonderen Verkehr eingesetzt sind *)

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Gesamtfassungsvermögen der Ladetanks Kubikmeter

Gesamte Ballastwasserkapazität, die erforderlich ist, um den Erfordernissen der Regel 13 Absätze 2 und 3 der Anlage I des Protokolls zu entsprechen Kubikmeter

Reisen von nach
[Hafen (Häfen)] [Hafen (Häfen)]

Anmerkung: Die von dem Nachtrag erfaßten Zeitabschnitte sollen den von dem Öltagebuch erfaßten Zeitabschnitten entsprechen.

(A) Übernahme von Ballastwasser

301. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks				
302. Datum und Schiffposition bei der Übernahme von Ballast				
303. Gesamtmenge des übernommenen Ballasts in Kubikmeter				
304. Methode für die Feststellung der Ballastmenge				
305. Bemerkungen				
306. Datum und Unterschrift des verantwortlichen Offiziers				
307. Datum und Unterschrift des Kapitäns				

(B) Umpumpen von Ballastwasser

308. Grund für das Umpumpen				
309. Datum und Unterschrift des verantwortlichen Offiziers				
310. Datum und Unterschrift des Kapitäns				

(C) Einleiten von Ballastwasser in Auffanganlage

311. Datum und Ort(e) des Einleitens von Ballastwasser				
312. Name oder Bezeichnung der Auffanganlage				
313. Gesamtmenge des eingeleiteten Ballastwassers in Kubikmeter				
314. Methode für die Feststellung der Ballastmenge				
315. Datum und Unterschrift des verantwortlichen Offiziers				
316. Datum und Unterschrift des Kapitäns				
317. Datum, Unterschrift und Stempel der Bediensteten der Hafenbehörden				

*) Dieser Nachtrag soll dem Öltagebuch für Öltankschiffe beigelegt werden, die gemäß Regel 13 C der Anlage I des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in einem besonderen Verkehr eingesetzt sind, und ersetzt die Abschnitte d, f, g und i des Öltagebuchs. Weitere erforderliche Angaben sollen in das Öltagebuch eingetragen werden.

Anlage II
Regeln zur Überwachung der Verschmutzung
durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

Unverändert

Anlage III
Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe,
die in verpackter Form oder in Containern, ortsbeweglichen Behältern
oder Straßen- und Schienentankwagen auf See befördert werden

Unverändert

Anlage IV
Regeln zur Verhütung der Verschmutzung
durch Abwasser auf Schiffen

Unverändert

Anlage V
Regeln zur Verhütung der Verschmutzung
durch Müll von Schiffen aus

Unverändert

Annex
Modifications and Additions to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

Annex I
Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Regulation 1
Definitions

Paragraphs (1) to (7) – **No change**

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

- (8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (ii) which changes the type of the ship; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.
- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – **No change**

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

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

Paragraphs (24) and (25) – **No change**

The following paragraphs are added to the existing text:

- (26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13 B, 13 E, and 18 (5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:
- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
 - (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
 - (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982.

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

- (27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13 A, 13 B, 13 C, 13 D and 18 (6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.
- (28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:
- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
 - (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.
- (29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.
- (30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – No change

Regulation 4
Surveys and Inspections

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

- (1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:
- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
 - (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
 - (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good

working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

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

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Pro-

cedure to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

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

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13 (9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

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

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4 (4) (a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 – No change

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

Regulation 13

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

Subject to the provisions of Regulations 13 C and 13 D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015 L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

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

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13 B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13 B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure

using crude oil washing in accordance with Regulation 13 B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of this Annex for the following period:

- (a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13 A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 (9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1 (16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13 (2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization^{*}, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

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

- (a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13 B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13 (6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

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

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

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

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operation and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13 C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

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

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

- (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

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

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

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

Regulation 13 D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

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

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

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

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

Regulation 13 E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

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

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

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

where:

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

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1 (21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight
0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

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

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = [J - (a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A})] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23 (1) (a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23 (1) (b) of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24 (2) of this Annex.

(4) In the determination of " PA_c " and " PA_s " for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_c "; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_s ".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – No change

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) – No change

The following paragraphs are added to the existing text:

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

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

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

Regulation 19 – No change

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – No change

Appendix I – List of Oils

No change

Appendix II
Form of Certificate

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

International Oil Pollution Prevention Certificate

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

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

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

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

Type of ship:

Crude oil tanker ¹⁾

Product carrier ¹⁾

Crude oil/product carrier ¹⁾

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2 (2) of Annex I of the Protocol ¹⁾

Ship other than any of the above ¹⁾

Date of building or major conversion contract

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

Date of delivery or completion of major conversion

Part A – All Ships

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment ¹⁾ (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system ¹⁾ (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

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

- (c) an oil discharge monitoring and control system ¹⁾ (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system ¹⁾ (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

¹⁾ Delete as appropriate

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

.....
.....

Remarks:

.....
.....
.....

Endorsement for existing ships ²⁾

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships ³⁾

Signed.....

(Signature of duly authorized official)

Place.....

Date.....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Part B – Oil Tankers ⁴⁾

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

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

1. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with ¹⁾
- (b) not required to be constructed according to ¹⁾
- (c) not required to be constructed according to, but complies with ¹⁾

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

2. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with ¹⁾
- (b) not required to be constructed according to ¹⁾

the requirements of Regulation 13 E of Annex I of the Protocol.

¹⁾ Delete as appropriate

²⁾ This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

³⁾ The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13 A (3), 15 (1) and 16 (4) of Annex I of the Protocol.

⁴⁾ This part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with ¹⁾
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to ¹⁾
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with ¹⁾
- (d) in accordance with Regulation 13 C or 13 D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from ¹⁾

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13 B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks ¹⁾
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing ¹⁾

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with ¹⁾
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to ¹⁾

the requirements of Regulation 13 (6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks ⁵⁾

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Dedicated Clean Ballast Tanks ⁵⁾

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until
(date)

in accordance with the requirements of Regulation 13 A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

¹⁾ Delete as appropriate.

⁵⁾ Delete if not applicable.

Manual ⁵⁾

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

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13 A of Annex I of the Protocol ¹⁾
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13 B of Annex I of the Protocol ¹⁾

Identification of the valid Manual

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Part C – Exemptions ⁵⁾

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between and in accordance with Regulation 13 C of Annex I of the Protocol ¹⁾; or
 - (b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13 D of Annex I of the Protocol ¹⁾
- and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed

(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

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

This Certificate is valid until

subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at

(Place of issue of Certificate)

..... 19.....

(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

¹⁾ Delete as appropriate.

⁵⁾ Delete if not applicable.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4 (1) (c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III
Form of Oil Record Book

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

Supplement 1
Form of Supplement to Oil Record Book for Oil Tankers
operated with dedicated clean Ballast Tanks *)

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

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

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101. Identity of tank(s) ballasted			
102. Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103. Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104. Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105. Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106. Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

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

(B) Discharge of clean ballast

107. Identity of tank(s)			
108. Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109. Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110. Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111. Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112. Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114. Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115. Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge
Master

Supplement 2

**Form of Supplement to Oil Record Book for Crude Oil Tankers
operating with a Cargo Tank Cleaning Procedure using Crude Oil Washing *)**

Name of ship
Distinctive number or letters
Total cargo carrying capacity cubic metres
Voyage from to
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

Notes: The periods covered by the supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13 B (5) (a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

*) This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13 B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Crude oil washing

201. Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202. Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203. Number of machines in use				
204. Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205. Washing pattern employed (see Note 2)				
206. Washing line pressure				
207. Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208. Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge

Master

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e. g. No. 2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

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

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209. Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210. Identity of tank(s) and date				
211. Volume of water used				
212. Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry Officer in charge

Master

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13 (2) and (3) of Annex I
of the Protocol cubic metres

Voyages from to
(Port(s)) (Port(s))

(A) Loading of ballast water

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

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

181

Annex II
Regulations for the Control of Pollution
by noxious liquid Substances in Bulk

No change

Annex III
Regulations for the Prevention of Pollution
by harmful Substances carried by Sea in Packaged Forms,
or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons

No change

Annex IV
Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

No change

Annex V
Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

No change

Annexe
Modifications et adjonctions à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires

Annexe I
Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Règle 1
Définitions

Paragraphe 1) à 7) – **Pas de changement.**

Remplacer le texte du paragraphe 8) par le suivant:

- 8) a) «Transformation importante» désigne une transformation d'un navire existant:
- i) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou
 - ii) qui change le type du navire; ou
 - iii) qui vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou
 - iv) qui entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il s'agissait d'un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes du présent Protocole qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.
- b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la transformation d'un pétrolier existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes pour répondre aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

Paragraphe 9) à 22) – **Pas de changement.**

Remplacer le texte du paragraphe 23) par le suivant:

- 23) «Poids léger» désigne le déplacement d'un navire en tonnes métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Paragraphe 24) et 25) – **Pas de changement.**

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

- 26) Nonobstant les dispositions du paragraphe 6) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13 B et 13 E et du paragraphe 5) 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 de règles 13, 13 A, 13 B, 13 C et 13 D et 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.
- 28) «Pétrole brut» désigne tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend:
- a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
 - b) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.
- 29) «Transporteur de pétrole brut» désigne un pétrolier affecté au transport de pétrole brut.
- 30) «Transporteur de produits» désigne un pétrolier affecté au transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut.

Règles 2 et 3 – Pas de changement.

Règle 4
Visites et inspections

Remplacer le texte de la règle 4 par le suivant:

1) Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, est soumis aux visites indiquées ci-après:

- a) Avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses systèmes, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions de la présente Annexe. Cette visite permet de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.
- b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité, mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.
- c) Une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du Certificat. Cette visite permet de vérifier que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les systèmes de lavage au pétrole brut, les séparateurs d'eau et d'hydro-

carbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du Certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le Certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires sont portées sur le Certificat délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) a) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Autorité prend les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du Certificat. Ces inspections permettent de vérifier que le navire et son équipement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Autorité. Lorsque l'Autorité, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne sont pas obligatoires.

c) Toute Autorité désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites et des inspections comme prévu aux alinéas a) et b) du présent paragraphe doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à:

- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
- ii) effectuer des visites et des inspections si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Autorité notifie à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée afin qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole pour l'information de leurs fonctionnaires.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du Certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le Certificat devrait être retiré et l'Autorité doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit apporter au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans danger excessif pour le milieu marin.

e) Dans tous les cas, l'Autorité intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité

de la visite et de l'inspection et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

4) a) Le navire et son armement doivent être maintenus dans un état conforme aux prescriptions du Protocole de manière que le navire demeure à tous points apte à prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin.

b) Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1) de la présente règle, aucun changement autre qu'un simple remplacement de l'équipement et des installations ne doit être apporté sans l'autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visées par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre des enquêtes afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1) de la présente règle. Si le navire se trouve dans le port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a été bien fait.

Règles 5, 6 et 7

Dans le texte de ces règles, supprimer toutes les références à «(1973)» en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

Remplacer le texte de la règle 8 par le suivant:

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance; toutefois, dans le cas d'un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées pendant une période limitée dont la durée est précisée au paragraphe 9) de la règle 13 de la présente Annexe, la durée de validité du Certificat ne doit pas excéder cette période.

2) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de l'alinéa c) du paragraphe 1) de la règle 4 de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

3) Le Certificat délivré à un navire cesse également d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau Certificat ne doit pas être délivré à moins que le gouvernement délivrant le nouveau Certificat n'ait la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 4) de la règle 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert ainsi qu'une copie du rapport de visite pertinent, le cas échéant.

Règles 9 à 12 – Pas de changement.

Remplacer le texte de la règle 13 par le suivant:

Règle 13

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

Sous réserve des dispositions des règles 13 C et 13 D de la présente Annexe, les pétroliers doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

Pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes

1) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et tout transporteur de produits neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2), 3) et 4), ou, le cas échéant, du paragraphe 5), de la présente règle.

2) La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité au cours de voyages sur ballast, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à cargaison pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues aux paragraphes 3) ou 4) de la présente règle. Dans tous les cas, toutefois, la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment d'un voyage, y compris dans les conditions correspondant au poids lège augmenté du ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent à chacune des prescriptions suivantes:

- a) le tirant d'eau sur quille au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération une quelconque déformation du navire) n'est pas inférieur à:
$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$
- b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et
- c) le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

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

4) Dans le cas des transporteurs de pétrole brut neufs, la quantité de ballast supplémentaire autorisée au paragraphe 3) de la présente règle ne doit être transportée dans des citernes à cargaison que si les citernes en question ont été lavées au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13 B de la présente Annexe avant le départ d'un port ou d'un terminal de déchargement d'hydrocarbures.

5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 mètres, doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

6) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité s'engage à s'assurer que le système satisfait pleinement aux dispositions de la règle 13 B de la pré-

sente Annexe dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citerne a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure. Sauf si le pétrole brut transporté n'est pas utilisable pour le lavage au pétrole brut, ce pétrolier doit faire usage du système dans les conditions énoncées dans ladite règle.

Transporteurs de pétrole brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes

7) Sous réserve des dispositions des paragraphes 8) et 9) de la présente règle, tout transporteur de pétrole brut existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

8) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé, être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13 B de la présente Annexe, à moins que le transporteur de pétrole brut ne soit destiné à transporter du pétrole brut qui ne soit pas utilisable pour le lavage au pétrole brut.

9) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) ou au paragraphe 8) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé ou exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut, être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 A de la présente Annexe, pendant la période suivante:

- a) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes, jusqu'à deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
- b) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes, jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes

10) A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, tout transporteur de produits existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 A de la présente Annexe.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

11) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément au paragraphe 1), 7) ou 10) de la présente règle peut toutefois être traité comme un pétrolier à ballast séparé, à condition qu'il satisfasse aux dispositions des paragraphes 2) et 3) ou, le cas échéant, du paragraphe 5) de la présente règle.

Règle 13 A

Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées

1) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions du paragraphe 9) ou du paragraphe 10) de la règle 13 de la présente Annexe doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini au paragraphe 16) de la règle 1 de la présente Annexe, de manière à

satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de la présente Annexe.

2) Les dispositions et méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent satisfaire aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour les pétroliers à citernes à ballast propre spécialisées adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 14 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des spécifications recommandées par l'Organisation^{*)}, permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast rejetée. Le détecteur d'hydrocarbures doit être installé au plus tard lors de la première visite réglementaire du navire-citerne au chantier après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Jusqu'à l'installation du détecteur d'hydrocarbures, il doit être établi, grâce à un examen de l'eau de ballast des citernes spécialisées effectué immédiatement avant le rejet, qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

4) Tout pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être pourvu:

- a) d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant les citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence; et
- b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 1 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13 B

Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

1) Tout système de lavage au pétrole brut prévu conformément aux paragraphes 6) et 8) de la règle 13 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

2) L'installation de lavage au pétrole brut, ainsi que le matériel et les dispositifs connexes, doit être conforme aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 15 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3) Il doit être prévu, dans chaque citerne à cargaison et dans chaque citerne de décantation, un dispositif à gaz inerte conforme aux dispositions appropriées du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et complétée par le Protocole de 1978 relatif à cette convention.

4) En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavées au pétrole brut avant chaque voyage sur ballast, afin

que, compte tenu de l'itinéraire du navire-citerne et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

5) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu:

- a) d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence; et
- b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 2 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13 C

Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) 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:

- a) des ports ou terminaux situés dans un Etat Partie au présent Protocole, ou
- b) des ports ou terminaux d'Etats Parties au présent Protocole lorsque:
 - i) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale définie au paragraphe 1) de la règle 10 de la présente Annexe, ou
 - ii) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'Organisation.

2) Les dispositions du paragraphe 1) de la présente règle s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de ces voyages sont équipés d'installations suffisantes pour la réception et le traitement de toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies:

- 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 dans les sections appropriées du supplément au registre des hydrocarbures auquel il est fait référence au paragraphe 3) de la présente règle est visée par l'autorité de l'Etat du port compétente;
- b) l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports mentionnés à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 1) de la présente règle sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier existant pour un voyage particulier;
- c) la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de la présente Annexe dans les ports ou terminaux mentionnés ci-dessus, aux fins de la présente règle, est approuvée par les Gouvernements des Etats Parties au présent Protocole sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés; et
- d) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement des voyages particuliers.

^{*)} 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).

3) Tous les pétroliers qui effectuent des voyages particuliers doivent être pourvus d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe. Ce supplément est reproduit dans le supplément 3 à l'appendice III de la présente Annexe; il doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13 D

Pétroliers existants pourvus d'installations pour ballast spécial

1) Lorsqu'un pétrolier existant est construit ou exploité de manière à satisfaire en permanence aux prescriptions énoncées en matière de tirant d'eau et d'assiette au paragraphe 2) de la règle 13 de la présente Annexe sans avoir recours à l'emploi d'eau de ballast, il est considéré comme satisfaisant aux prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé énoncées au paragraphe 7) de la règle 13 de la présente Annexe, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies:

- les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité;
- un accord est intervenu entre l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports intéressés qui sont Parties au présent Protocole lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation; et
- le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier est exploité avec des installations pour ballast spécial.

2) De l'eau de ballast ne doit en aucun cas être transportée dans les citernes à hydrocarbures sauf lors des rares voyages où les conditions météorologiques sont tellement défavorables que, de l'avis du capitaine, il est nécessaire de transporter de l'eau de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Cette eau de ballast supplémentaire doit être traitée et rejetée conformément aux prescriptions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à la règle 20 de la présente Annexe.

3) Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1) de la présente règle doit en communiquer les détails à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole.

Règle 13 E

Localisation défensive des espaces à ballast séparé

1) A bord de tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 2), 3) et 4) de la présente règle de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.

2) Les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures qui sont compris dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison (L_t) doivent être disposés de manière à satisfaire à la formule suivante:

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

dans laquelle:

PA_c = aire, en mètres carrés, du bordé de muraille pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace autre que les citernes à hydrocarbures, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

PA_s = aire, en mètres carrés, du bordé de fond pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace visé ci-dessus, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

L_t = longueur en mètres entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière des citernes à cargaison,

B = largeur maximale du navire en mètres, telle que définie au paragraphe 21) de la règle 1 de la présente Annexe,

D = creux sur quille en mètres mesuré verticalement au milieu du navire du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire,

J = 0,45 pour les pétroliers de 20 000 tonnes de port en lourd,

0,30 pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, sous réserve des dispositions du paragraphe 3) de la présente règle.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de J est obtenue par interpolation linéaire.

Partout où les symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans la présente règle, ils ont le sens défini dans le présent paragraphe.

3) Pour les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, la valeur de J peut être réduite de la manière suivante:

J réduit = $[J - (a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A})]$ ou 0,2 si cette valeur est supérieure.

Dans cette formule:

a = 0,25 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200 000 tonnes

a = 0,40 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 300 000 tonnes

a = 0,50 pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 420 000 tonnes

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de a est obtenue par interpolation linéaire.

O_c = tel que défini à la règle 23 l) a) de la présente Annexe

O_s = tel que défini à la règle 23 l) b) de la présente Annexe

O_A = fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à la règle 24 2) de la présente Annexe.

4) Pour le calcul de PA_c et PA_s pour les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures, on tient compte de ce qui suit:

a) la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 mètres. La largeur est mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial. Quand la largeur est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace latéral pour le calcul de la zone de protection PA_c ; et

b) le creux vertical minimal de chaque citerne ou espace de double fond doit être égal à $B/15$ ou à 2 mètres, si cette dernière valeur est inférieure. Quand le creux est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace pour le calcul de la zone de protection PA_s .

La largeur et le creux minimaux des citernes latérales et des citernes de double fond sont mesurés sans tenir compte des bouchains et, dans le cas de la largeur minimale, sans tenir compte des gouttières arrondies.

Règle 14 – Pas de changement.

Règle 15

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à «(1973)» en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 16 et 17 – Pas de changement.

Règle 18

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

Paragraphe 1) à 4) – **Pas de changement.**

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

5) 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 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.

6) 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 5) de la présente règle.

Règle 19 – Pas de changement.

Règle 20

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à «(1973)» en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 21 à 25 – Pas de changement.

Appendice I – Liste d'hydrocarbures

Pas de changement.

Remplacer le modèle de Certificat actuel par le modèle suivant:

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires 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 du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

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

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus ')

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée

d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et d'un système de filtrage des hydrocarbures ¹⁾ (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de a) ou de b) ci-dessus.

189

Il est certifié que l'équipement de ce navire est maintenant conforme aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants ³⁾

Date

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

Capacité de transport du navire (m³)	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Longueur du navire (m)

1. Ce navire:
 - a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; ¹⁾
 - b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole; ¹⁾
 - c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions. ¹⁾
2. Ce navire:
 - a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13 E de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; ¹⁾
 - b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13 E de l'Annexe I du Protocole. ¹⁾

⁴⁾ Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

3. Ce navire:
- a) est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; ¹⁾)
 - b) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole; ¹⁾)
 - c) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions; ¹⁾)
 - d) conformément aux dispositions de la règle 13 C ou 13 D de l'Annexe I du Protocole et ainsi qu'il est spécifié dans la partie C du présent Certificat, est exempté des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole; ¹⁾)
 - e) est équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13 B de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni de citernes à ballast séparé; ¹⁾)
 - f) est équipé d'un système de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 A de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni soit de citernes à ballast séparé, soit d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. ¹⁾)
4. Ce navire:
- a) est tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; ¹⁾)
 - b) n'est pas tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole. ¹⁾)

Citernes à ballast séparé ⁵⁾

Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

Citernes à ballast propre spécialisées ⁵⁾

Ce navire est exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées jusqu'au conformément aux
(date)

prescriptions de la règle 13 A de l'Annexe I du Protocole.

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

¹⁾ Rayer la mention inutile.

⁵⁾ Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

Manuel ⁵⁾

Il est certifié qu'il existe à bord de ce navire:

- a) un exemplaire à jour du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisés conformément à la règle 13 A de l'Annexe I du Protocole; ¹⁾
- b) un exemplaire à jour du manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13 B de l'Annexe I du Protocole. ¹⁾

Attestation de la présence à bord d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Attestation de la présence à bord d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Partie C – Exemptions ⁵⁾

Il est certifié que ce navire:

- a) effectue uniquement des voyages entre et conformément aux dispositions de la règle 13 C de l'Annexe I du Protocole ¹⁾; ou
- b) est exploité avec des installations pour ballast spécial, conformément aux dispositions de la règle 13 D de l'Annexe I du Protocole ¹⁾

et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Il est certifié

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

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 ce protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au

sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(lieu de délivrance du Certificat)

le 19.....
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

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

¹⁾ Rayer la mention inutile.

²⁾ Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable

Visite Intermédiaire

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4 1) c) de l'Annexe I du Protocole de 1978 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de ce protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Appendice III
Modèle de registre des hydrocarbures

Ajouter au modèle actuel les modèles suivants de suppléments au registre des hydrocarbures:

Supplément 1
Modèle de supplément au registre des hydrocarbures des pétroliers exploités
avec des citernes à ballast propre spécialisées *)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Capacité totale des citernes à ballast propre spécialisées mètres cubes

Les citernes suivantes sont désignées en tant que citernes à ballast propre spécialisées:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

Note: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

A) Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées

101. Identification de la (des) citerne(s)			
102. Date et 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)			
103. Date et position du navire au moment où la (les) pompe(s) et les tuyautages sont vidangés dans la citerne de décantation			
104. Date et position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire est admise dans la (les) citerne(s) à ballast propre spécialisée(s)			
105. Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre			
106. Quantité de ballast propre chargée à bord			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du ballastage des citernes à ballast propre spécialisées.

Date Officier responsable

Capitaine

*) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 A de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

B) Rejet de ballast propre

107. Identification de la (des) citerne(s)			
108. Date, heure et position du navire au début du rejet de ballast propre a) à la mer, ou b) dans une installation de réception			
109. Date, heure et position du navire à la fin du rejet à la mer			
110. Quantité rejetée a) à la mer, ou b) dans une installation de réception			
111. A-t-on vérifié avant le rejet que l'eau de ballast n'était pas polluée par les hydrocarbures?			
112. A-t-on surveillé la teneur du rejet au moyen d'un détecteur d'hydrocarbures?			
113. A-t-on relevé des traces d'hydrocarbures dans l'eau de ballast avant le rejet ou au cours de celui-ci?			
114. Date et position du navire au moment du nettoyage par chasse d'eau de la pompe et des tuyautages après le chargement			
115. Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre			
116. Quantité d'eau polluée déversée dans la (les) citerne(s) de décantation [identifier la (les) citerne(s) de décantation]			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, toutes les vannes de rejet par-dessus bord, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du rejet de ballast propre et que la (les) pompe(s) et les tuyautages réservés aux opérations de ballast propre ont été convenablement nettoyés à la fin du rejet de ballast propre.

Date Officier responsable
 Capitaine

Supplément 2**Modèle de supplément au registre des hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut exploités selon une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut *)**

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Voyage en provenance de à destination de
 [port(s)] (date) [port(s)] (date)

Notes: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

Les citernes à cargaison lavées au pétrole brut devraient être celles qui sont spécifiées dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation prescrit par la règle 13 B 5) a) du Protocole.

Une colonne distincte devrait être utilisée pour chaque citerne lavée au pétrole brut ou rincée à l'eau.

*) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut exploités selon une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13 B de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et est destiné à remplacer la section e) du registre des hydrocarbures. Toutes précisions concernant le ballastage et le déballastage, ainsi que toutes autres informations nécessaires, devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

A) Lavage au pétrole brut

201. Date et 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				
202. Identification de la (des) citerne(s) lavée(s) (voir note 1)				
203. Nombre d'appareils utilisés				
204. Commencement du lavage a) date et heure b) niveau				
205. Méthode de lavage employée (voir note 2)				
206. Pression dans les conduites utilisées pour le lavage				
207. Fin ou interruption du lavage a) date et heure b) niveau				
208. Observations				

Les citernes ont été lavées conformément aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation (voir note 3) et leur assèchement a été vérifié à la fin de l'opération.

Date Officier responsable

Capitaine

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

Note 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 que cet arc est balayé au cours de cette étape déterminée du programme.

Note 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».

B) Rinçage à l'eau ou nettoyage par chasse d'eau des fonds de citernes

209. Date et position du navire quand le rinçage ou le nettoyage par chasse d'eau a été effectué				
210. Identification de la (des) citerne(s) et date				
211. Volume d'eau utilisé				
212. Déversement dans: a) des installations de réception b) une (des) citerne(s) de décantation [préciser la (les) citerne(s) de décantation utilisée(s)]				

Date Officier responsable

Capitaine

Supplément 3

Modèle de supplément au registre des hydrocarbures des pétroliers effectuant des voyages particuliers *)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Quantité minimale d'eau de ballast requise en application des paragraphes 2) et 3) de la règle 13 des l'Annexe I du Protocole mètres cubes

Voyages en provenance de à destination de

Note: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

A) Chargement de l'eau de ballast

301.	Identification de la (des) citerne(s)				
302.	Date et position du navire au moment du ballastage				
303.	Quantité totale de ballast chargée en mètres cubes				
304.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
305.	Observations				
306.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
307.	Signature du capitaine et date de la signature				

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

308.	Motif de cette nouvelle répartition				
309.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
310.	Signature du capitaine et date de la signature				

C) Rejet de l'eau de ballast dans les installations de réception

311.	Date et port(s) où l'eau de ballast a été rejetée				
312.	Nom ou désignation de l'installation de réception				
313.	Quantité totale d'eau de ballast rejetée en mètres cubes				
314.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
315.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
316.	Signature du capitaine et date de la signature				
317.	Signature et cachet du fonctionnaire des autorités portuaires et date				

*) Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers conformément aux dispositions de la règle 13 C de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires; il est destiné à remplacer les sections d), f), g) et i) du registre des hydrocarbures. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

Annexe II

**Règles relatives à la prévention de la pollution
par les substances liquides nocives transportées en vrac**

Pas de changement.

Annexe III

**Règles relatives à la prévention de la pollution
par les substances nuisibles transportées par mer en colis,
ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes**

Pas de changement.

Annexe IV

Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

Pas de changement.

Annexe V

Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

Pas de changement.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Eingangsworte

Die Eingangsworte des Gesetzentwurfs sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“.

Begründung

Die in dem Übereinkommen vorgesehenen Aufgaben werden jedenfalls teilweise von Landesbehörden durchgeführt. Das Übereinkommen enthält hierzu Regelungen des Verwaltungsverfahrens im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG, so daß das Ratifikationsgesetz der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

2. Zu Artikel 2 Nr. 2

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die in Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzentwurfs vorgesehene Rechtsverordnungs-ermächtigung im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG zu konkretisieren und dabei insbesondere

- a) klarzustellen, daß bereits bestehende Straf- und Bußgeldvorschriften unberührt bleiben, soweit sie entsprechende Tatbestände betreffen;
- b) die Obergrenze der Bußgeldandrohung nach der unterschiedlichen Schwere der in Betracht kommenden Zuwiderhandlungen zu differenzieren.

3. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat stellt fest, daß die Küstenländer für die Einrichtung und den Betrieb von Auffanganlagen für schädliche flüssige Stoffe nach Anlage II Regel 7 mit Kosten in bisher nicht bestimmbarer Höhe rechnen müssen.

Nach geltendem Recht könnten diese Kosten allenfalls auf den Betreiber eines die Anlage nutzenden Schiffes als Verursacher abgewälzt werden.

Diese Abwälzung erscheint aus wettbewerbs- und umweltpolitischen Gründen nicht immer voll durchsetzbar.

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern zu prüfen, ob aus diesen Gründen eine abweichende Regelung in das Gesetz aufgenommen werden sollte.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates**Zu 1. (Eingangsworte)**

Die Auffassung, daß das Gesetz der Zustimmung des Bundesrates bedarf, wird von der Bundesregierung nicht geteilt.

Der Bundesrat führt in seiner Begründung nicht aus, aus welchen Regelungen des Übereinkommens die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes hergeleitet wird. Im Rechtsausschuß des Bundesrates (siehe Niederschrift über die 498. Sitzung des Rechtsausschusses vom 10. Juni 1981, S. 50) ist insoweit auf Artikel 4 Abs. 1, 2 und 3 und auf Regel 7 der Anlage II des Übereinkommens verwiesen worden.

Das Übereinkommen trifft in den genannten Vorschriften jedoch keine Regelung des Verfahrens der Behörden der Länder im Sinne von Artikel 84 Abs. 1 GG.

Abgesehen davon, daß Artikel 4 Abs. 1 des Übereinkommens keine Verfahrensregelung enthält, richten sich die Verpflichtungen aus Artikel 4 Abs. 1 und Abs. 3 ausschließlich an die Verwaltung des Flaggenstaates des Schiffes; das ist nach Artikel 2 Nr. 5 des Übereinkommens die jeweilige Regierung, hier also in Ausführung der Bund. Auch die Unterrichtungspflicht des Artikels 4 Abs. 2 ist vom Bund in seiner Außenkompetenz als Vertragspartei, nicht von den Ländern auszuführen.

Regel 7 der Anlage II überträgt den Ländern die Errichtung von Auffanganlagen als eigene Angelegenheit, ohne das Verfahren oder die Einrichtung von Landesbehörden zu regeln. Die Mitteilungspflichten in Absatz 2 und Abs. 3 der Regel 7 obliegen dem Bund.

Zu 2. (Zu Artikel 2 Nr. 2)

Die Bundesregierung vermag kein Bedürfnis für die Aufnahme einer Subsidiaritätsklausel gegenüber bestehenden Strafvorschriften zu erkennen. § 21 OWiG bestimmt bereits allgemein und damit auch für die Bußgeldvorschriften dieses Gesetzes, daß bei einem Zusammentreffen von Straftat und Ordnungswidrigkeit nur das Strafgesetz anzuwenden ist.

Soweit Überschneidungen mit geltenden Bußgeldvorschriften in Betracht zu ziehen sind, scheitert die Aufnahme einer Subsidiaritätsklausel bereits daran, daß die Fassung der künftigen Bußgeldvorschriften insoweit noch nicht bekannt ist, als sie sich auf Änderungen des Übereinkommens und des Protokolls bezieht. Ohne dieses Kenntnis kann letztlich aber nicht entschieden werden, ob eine Subsidiaritätsklausel auch für solche Fälle sachdienlich ist.

Einer Staffelung der Bußgeldandrohungen nach dem Gewicht der bewehrten Zuwiderhandlung wird nicht zugestimmt.

Derartige Staffellungen gibt es – soweit ersichtlich – im bisher geltenden Recht nur im Zusammenhang mit bestimmt gefaßten oder in bezug genommenen Tatbeständen, nicht jedoch in Ermächtigungsnormen zum Erlass von Bußgeldvorschriften. Der Ordnungsgeber würde damit im Einzelfall vor schwerwiegende, unter Umständen nicht lösbare Zuordnungsprobleme gestellt werden.

Zu 3. (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung hat mit den Küstenländern Gespräche über die vom Bundesrat vorgebrachte Frage aufgenommen.