

60834/1.1



**Vlaamse
Regering**

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION

11 -01- 2017

RAAD VAN STATE
WETGEVING

Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en met de wijzigingen aan dat verdrag

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Zullen volkomen gevolg hebben:

1° het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), opgemaakt te Londen op 2 november 1973, hierna het Internationaal Verdrag van 1973 te noemen;

2° het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, hierna het Protocol van 1978 te noemen;

3° het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978, opgemaakt te Londen op 26 september 1997, hierna het Protocol van 1997 te noemen;

4° de reeds aangenomen wijzigingen van het Protocol van 1978, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973, die zijn opgenomen in hoofdstuk 1 van de bijlage bij dit decreet;

5° de reeds aangenomen wijzigingen van het Protocol van 1997, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973, die zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de bijlage bij dit decreet.

Art. 3. Onder voorbehoud van het derde lid zullen de wijzigingen van de hierna vermelde internationale akten die tot stand komen zonder dat België zich verzet tegen de goedkeuring ervan en die ten aanzien van België in werking treden, volkomen gevolg hebben:

1° de wijzigingen van het Protocol van 1978, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973;

2° de wijzigingen van het Protocol van 1997, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973.

De Vlaamse Regering deelt elke aangenomen wijziging als vermeld in het eerste lid mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanneming ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, maar ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Art. 4. Het decreet van 23 december 2005 houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 wordt opgeheven.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

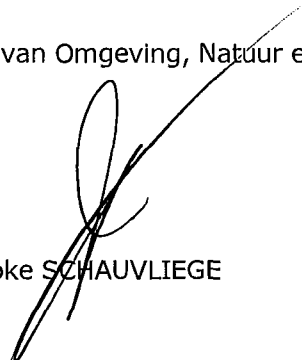
Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE



Bijlage. Reeds aangenomen wijzigingen aan het Protocol van 1978 en het Protocol van 1997

Hoofdstuk 1. Wijzigingen van het Protocol van 1978, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973

De resoluties met de volgende referentienummers:

- 1° MEPC.14(20)
- 2° MEPC.16(22)
- 3° MEPC.21(22)
- 4° MEPC.29(25)
- 5° MEPC.32(27)
- 6° MEPC.33(27)
- 7° MEPC.34(27)
- 8° MEPC.36(28)
- 9° MEPC.39(29)
- 10° MEPC.40(29)
- 11° MEPC.41(29)
- 12° MEPC.42(30)
- 13° MEPC.47(31)
- 14° MEPC.48(31)
- 15° MEPC.51(32)
- 16° MEPC.52(32)
- 17° MEPC.55(33)
- 18° MEPC.56(33)
- 19° MEPC.57(33)
- 20° MEPC.58(33)
- 21° 1 tot 3 van de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen van 2 november 1994
- 22° MEPC.65(37)
- 23° MEPC.68(38)
- 24° MEPC.69(38)
- 25° MEPC.70(38)
- 26° MEPC.73(39)
- 27° MEPC.75(40)
- 28° MEPC.78(43)
- 29° MEPC.79(43)
- 30° MEPC.80(43)
- 31° MEPC.84(44)
- 32° MEPC.89(45)
- 33° MEPC.90(45)
- 34° MEPC.94(46)
- 35° MEPC.91(45)
- 36° MEPC.95(46)
- 37° MEPC.99(48)
- 38° MEPC.111(50)
- 39° MEPC.112(50)
- 40° MEPC.115(51)
- 41° MEPC.116(51)
- 42° MEPC.117(52)
- 43° MEPC.118(52)
- 44° MEPC.119(52)
- 45° MEPC.131(53)
- 46° MEPC.141(54)
- 47° MEPC.143(54)
- 48° MEPC.144(54)
- 49° MEPC.154(55)
- 50° MEPC.155(55)
- 51° MEPC.156(55)

52° MEPC.164(56)
53° MEPC.166(56)
54° MEPC.186(59)
55° MEPC.187(59)
56° MEPC.189(60)
57° MEPC.193(61)
58° MEPC.200(62)
59° MEPC.201(62)
60° MEPC.216(63)
61° MEPC.225(64)
62° MEPC.235(65)
63° MEPC.236(65)
64° MEPC.238(65)
65° MEPC.246(66)
66° MEPC.248(66)
67° MEPC.256(67)
68° MEPC.257(67)
69° MEPC.265(68)
70° MEPC.266(68)

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het Protocol van 1997, aangenomen op basis van artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973

De resoluties met de volgende referentienummers:

1° MEPC.132(53)
2° MEPC.176(58)
3° MEPC.177(58)
4° MEPC.190(60)
5° MEPC.194(61)
6° MEPC.202(62)
7° MEPC.203(62)
8° MEPC.217(63)
9° MEPC.247(66)
10° MEPC.251(66)
11° MEPC.258(67)

Gezien om gevoegd te worden bij het decreet van ... houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 (MARPOL), en met de wijzigingen aan dat verdrag

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

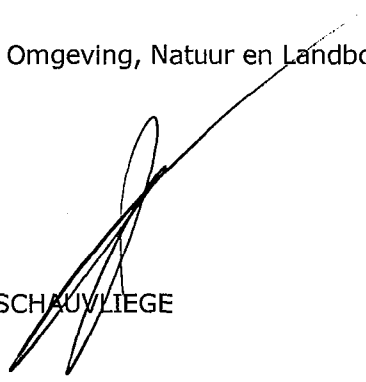
Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUWVLIETGE





Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en met de wijzigingen aan dat verdrag

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Doel van het ontwerp van instemmingsdecreet

Het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en zijn protocollen kennen een vereenvoudigde wijzigingsprocedure voor de technische regels die in de bijlagen bij het verdrag vervat zitten. Omdat er rechtsonzekerheid is ontstaan omtrent de opnemings in de Belgische interne rechtsorde van een aantal wijzigingen, voorziet dit ontwerp van decreet in een regeling voor alle wijzigingen uit het verleden en voor de wijzigingen die in de toekomst zouden worden aangenomen.

Dit ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling '1. De belangen van de Vlaamse samenleving worden internationaal goed Behartigd', sub '1.3 Vlaanderen is gericht aanwezig in multilaterale organisaties' uit de beleidsnota 2014-2019 Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking.

2. Situering

De Internationale Maritieme Organisatie (hierna 'IMO' genoemd) werd opgericht door een verdrag dat op 6 maart 1948 in Genève werd aangenomen (instemming bij wet van 26 juni 1951, Belgisch Staatsblad 6 maart 1952 en 19 juni 1959), toen nog onder de naam Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie. Sinds de oprichting van deze organisatie werden onder haar auspiciën talrijke verdragen en protocollen aangenomen inzake diverse aangelegenheden met betrekking tot schepen en de zeevaart.

De werkzaamheden van de IMO hebben betrekking op federale en gewestelijke bevoegdheden, waarbij, gelet op de geografie, uiteraard voornamelijk het Vlaamse Gewest betrokken zal zijn. Hoewel de organisatie niet is opgenomen in de bijlage bij het kaderakkoord van 30 juni 1994 tot samenwerking tussen de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten over de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België bij de internationale organisaties waarvan de werkzaamheden betrekking hebben op gemengde bevoegdheden (Belgisch Staatsblad 19 november 1994), moet de federale overheid op grond van artikel 92bis, §4bis, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (Belgisch Staatsblad 15 augustus 1980) overleg plegen met de betrokken regeringen voor de voorbereiding van onderhandeling en beslissingen, en voor het opvolgen van de werkzaamheden van de IMO. Dit gebeurt ook in de praktijk en vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid maken in de regel deel uit van de Belgische delegaties voor bijeenkomsten van de organisatie.

Binnen de IMO kwam een groot aantal belangrijke verdragen tot stand, met talrijke bijlagen die gespecialiseerde en technische voorschriften bevatten. Die bijlagen verwijzen bovendien ook naar een steeds toenemend aantal gespecialiseerde technische codes, aangenomen door de IMO onder de vorm van resoluties. Die technische bijlagen en codes zijn heel omvangrijk en vereisen bovendien veelvuldige wijzigingen om ze aan te passen aan de snelle technologische evolutie in de scheepvaart. Eén van die verdragen is MARPOL, het Internationaal Verdrag van 2 november 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen. Gelet op zijn aard is dit een gemengd verdrag. MARPOL zelf en het wijzigende protocol van 1978 dateren van vóór de vierde staatshervorming van 1993, die de internationale bevoegdheden van de gemeenschappen en gewesten regelde. Maar het latere protocol van 1997 werd overeenkomstig de bepalingen van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen (Belgisch Staatsblad 17 december 1996) ook door het Vlaams Parlement goedgekeurd bij decreet van 23 december 2005 (Belgisch Staatsblad 21 februari 2006).

Normaal gesproken wordt een internationaal verdrag gewijzigd door de aanneming van een wijzigend verdrag of protocol. Een dergelijke werkwijze brengt met zich mee dat staten telkens het wijzigende verdrag of protocol moeten ratificeren om uitwerking te verlenen aan de wijzigingen. Deze werkwijze is echter onverenigbaar met de noodzaak om de betrokken verdragen en protocollen frequent te wijzigen. Niet alleen zou ze resulteren in achterstand van de regelgeving, ze zou ook een onwerkbare fragmentatie van de regelgeving en de partijen bij een verdrag of protocol veroorzaken. Om dat te vermijden hebben de betrokken verdragen en protocollen van de IMO meestal vereenvoudigde wijzigingsprocedures ingesteld. Voor MARPOL is dat artikel 16. Een bijzonder kenmerk van die procedures is de automatische inwerkingtreding van de wijzigingen tegenover alle partijen bij het betrokken verdrag of protocol. Dit op basis van stilzwijgende instemming en door verloop van een bepaalde termijn, zonder dat de betrokken partijen de aangenomen wijziging hoeven te ratificeren.

Theoretisch is het zo dat de vereenvoudigde wijzigingsprocedures van de betrokken verdragen en protocollen, en dus ook die van MARPOL, voorzien in de mogelijkheid voor een staat om verzet aan te tekenen tegen een bepaalde wijziging zodat deze niet voor hem in werking treedt. Op dit punt verdient het echter gepreciseerd te worden dat dergelijke mogelijkheid van verzet tegen een wijziging eerder de bedoeling heeft om, in gevallen waar het blijkt dat de toepassing van een gewijzigde regel onoverkomelijke praktische problemen met zich mee zou brengen, alsnog te beletten dat de aangenomen wijziging in werking zou treden tegen om het even welke staat doordat een vooraf bepaald substantieel aantal staten zich verzet tegen de wijziging. Daarbuiten is het verzet door een afzonderlijke staat enkel van theoretische aard. Gezien het internationaal karakter van het maritiem vervoer is het niet wenselijk om zonder zeer gegronde reden afbreuk te doen aan de internationale juridische en technische uniformiteit die door de betrokken verdragen en protocollen wordt geboden. Bovendien zouden in de praktijk de schepen die de vlag voeren van een staat die een bepaalde wijziging niet aanvaardt, dat gewijzigde voorschrift toch moeten naleven omdat ze havens aandoen van andere staten die de betrokken wijziging wel hebben aanvaard.

Krachtens artikel 167 van de Grondwet hebben verdragen pas gevolg in onze interne rechtsorde nadat zij de instemming van de bevoegde wetgevende vergaderingen hebben verkregen. De aard en de termijnen van de vereenvoudigde wijzigingsprocedures, vastgesteld door de betrokken verdragen en protocollen, zijn er echter niet mee gebaat dat voor elke afzonderlijke wijziging, die op basis van deze wijzigingsprocedures wordt aangenomen, de instemming van het Vlaams Parlement en van de andere bevoegde parlementen zou moeten bekomen worden. Dat heeft er toe geleid dat er rechtsonzekerheid is ontstaan over de opnemings in de Belgische interne rechtsorde van een aantal wijzigingen. Zo bijvoorbeeld kan verwezen worden naar een vonnis van de correctionele rechtbank van Brugge van 9 december 2008 dat evenwel later werd

hervormd door de 10^{de} kamer van het Hof van Beroep te Gent, bij arrest van 11 juni 2010 (Tijdschrift voor Milieurecht 2011, blz. 275-280). Deze zaak betrof een olielozing door een schip, waar in eerste aanleg de rechter de vrijspraak had bevolen omdat de wijziging aan één van de bijlagen van MARPOL, waardoor de strengere 15 ppm-norm (parts per million) in de plaats was gekomen van de 100 ppm-norm inzake olieverontreiniging op zee, niet uitdrukkelijk parlementair was goedgekeurd en evenmin was bekendgemaakt.

Het voorliggende ontwerp van decreet strekt dan ook tot de instemming door het Vlaams Parlement met de wijzigingen aan MARPOL die aangenomen worden op basis van de daarin ingestelde vereenvoudigde wijzigingsprocedure, zowel voor die uit het verleden als voor die in de toekomst, op een wijze die afgestemd is op de aard en de kenmerken van deze vereenvoudigde wijzigingsprocedure. Aldus wordt vermeden dat voor elke wijziging een apart instemmingsdecreet nodig is. Dit decreet vult, wat het Vlaamse Gewest betreft, de wet van 27 mei 2014 tot instemming met bepaalde wijzigingen van verscheidene internationale akten aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (Belgisch Staatsblad 17 juni 2014, ed. 2, add. 25 augustus 2014) aan, waarin die instemming reeds voor de federale aspecten voor dit gemengde verdrag gegeven werd.

Op grond van artikel 4, 4^o, van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart (Belgisch Staatsblad 16 mei 2014) worden deze wijzigingen voortaan bekendgemaakt door middel van een bericht in het Nederlands en het Frans in het Belgisch Staatsblad. Dat bericht maakt melding van de aanneming door de IMO van de wijziging en de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van België, zonder dat de tekst van de betrokken wijziging zelf wordt gepubliceerd. Het preciseert telkens op welke manier de integrale versie van de betrokken internationale normen kan worden geraadpleegd.

3. Inhoud

Het Internationaal Verdrag van 2 november 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL) is de belangrijkste internationale overeenkomst inzake het voorkomen van vervuiling van het mariene milieu door schepen in het kader van hun reguliere operaties (bijv. ladingsresten, resten van brandstof en smeerolie, afvalwater, vuilnis, luchtverontreiniging) of bij ongevallen. Het werd op 2 november 1973 door de IMO aangenomen.

Het protocol van 1978 was een antwoord op een toename van ongevallen met tankers in de periode 1976-1977. Aangezien het oorspronkelijk verdrag op dat ogenblik nog niet in werking was getreden, versmolten het moederverdrag en het protocol tot één instrument dat op 2 oktober 1983 in werking trad (voor België gebeurde de instemming bij wet van 17 januari 1984).

In 1997 werd een nieuw protocol aangenomen dat het verdrag amendeerde en een nieuwe bijlage VI toevoegde, die op 19 mei 2005 in werking trad (instemming door België is gebeurd bij wet van 15 juni 2004; door Vlaanderen werd instemming verleend op 23 december 2005).

Doorheen de jaren zijn er tot nu toe 81 wijzigingen, via resolutie, aangebracht aan MARPOL.

Het MARPOL-verdrag bevat regels die verontreiniging door schepen voorkomen en beperken en omvat momenteel zes afzonderlijke bijlagen:

- bijlage I: regels voor het voorkomen van verontreiniging door olie;

- bijlage II: regels voor het beperken van verontreiniging door schadelijke vloeibare stoffen in bulk;
- bijlage III: regels voor het voorkomen van verontreiniging door schadelijke stoffen die in verpakte vorm over zee worden vervoerd;
- bijlage IV: regels voor het voorkomen van verontreiniging door afvalwater van schepen;
- bijlage V: regels voor het voorkomen van vervuiling door afval van schepen;
- bijlage VI: regels voor het voorkomen van luchtvervuiling door schepen.

4. Vastlegging gemengd karakter en ondertekening

In zijn vergadering van 17 juli 2009 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter vast van het MARPOL-verdrag van 1973 en van het protocol van 1978 bij dit verdrag. Eerder al, op 22 maart 2002, had de WGV het gemengd karakter van het MARPOL-protocol van 1997 vastgelegd. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn dus bevoegd verklaard.

Op de vergadering van de WGV van 17 juli 2009 had de FOD Mobiliteit en Vervoer ook voorgesteld "dat de gewesten een instemmingsprocedure starten voor de wijzigingen van het MARPOL-verdrag van 1973, het MARPOL-Protocol van 1978 en 1997, waarbij zij voor toekomstige wijzigingen gebruikmaken van dezelfde instemmingsformule als deze van de federale Staat." Het verslag van deze vergadering werd door de WGV definitief goedgekeurd op 29 oktober 2009, waarna het door de ICBB, via de schriftelijke procedure, stilzwijgend op 1 maart 2010 werd bekrachtigd.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel verduidelijkt dat het decreet een gewestbevoegdheid regelt, meer bepaald de bescherming van het leefmilieu, als vermeld in artikel 6, §1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2

Door dit artikel wordt ingestemd met MARPOL en alle bestaande wijzigingen ervan, zowel degene die bij protocol van 1978 en 1997 zijn aangebracht als degene die via de vereenvoudigde wijzigingsprocedure op grond van artikel 16 van het verdrag zijn doorgevoerd. Voor de leesbaarheid van de regelgeving zijn MARPOL (onder 1°) en de beide protocollen (onder 2° en 3°) ook uitdrukkelijk in het decreet opgenoemd, hoewel zij zowel op internationaal niveau als in de Belgische rechtsorde reeds in werking zijn getreden. De reeds doorgevoerde wijzigingen in het protocol van 1978 (onder 4°) en het protocol van 1997 (onder 5°) zijn verduidelijkt in de hoofdstukken 1 en 2 van de bijlage, met telkenmale verwijzing naar de concrete resoluties die in het kader van de IMO zijn aangenomen.

Artikel 3

In tegenstelling tot de wijzigingen uit het verleden aan MARPOL, die de protocollen van 1978 en 1997 hebben aangebracht, en waarover het in artikel 2 gaat, handelt artikel 3 over de toekomstige wijzigingen die volgens de vereenvoudigde wijzigingsprocedure uit artikel 16 van het Internationaal Verdrag van 1973 zullen worden aangenomen.

Behalve wanneer het Vlaams Parlement er zich uitdrukkelijk tegen verzet heeft overeenkomstig het bepaalde in het derde lid, zullen deze wijzigingen volkomen gevolgd

hebben. Dit verklaart in het eerste lid de toevoeging van de zinsnede: "Onder voorbehoud van het derde lid". De stilzwijgende instemming met de vereenvoudigde verdragswijzigingen neemt daarmee een voorwaardelijk karakter aan.

Elke door de IMO aangenomen wijziging aan de MARPOL-protocollen moet de Vlaamse Regering ter kennis brengen van het Vlaams Parlement. Aan deze kennisgevingsplicht zal ze voldoen "zodra ze in kennis is gesteld van de aanneming ervan". De Vlaamse Regering zal daarom onverwijld -zonder dralen- een aangenomen verdragswijziging onder de aandacht brengen van het Parlement, althans voor zover zijzelf hiervan in kennis is gesteld.

In haar mededeling aan het Parlement moet de Vlaamse Regering uitdrukkelijk aangeven wat de termijn is waarbinnen het Parlement nog op nuttige wijze bezwaar kan maken. Rekening houdende met deze termijn, doch ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement er zich desgevallend tegen verzetten dat een wijziging, door de Protocollen van 1978 en 1997, aan het Internationaal Verdrag van 1973 volkomen gevolg zal hebben. Als het Parlement zich binnen de vastgestelde termijn verzet tegen een voorgestelde verdragswijziging, wordt de voorafgaande instemming opgeheven en heeft de verdragswijziging, bij gebrek aan parlementaire goedkeuring, internrechtelijk geen gevolgen. Telkens wanneer het Vlaams Parlement zich dus verzet tegen een voorgestelde MARPOL-wijziging, moet de Vlaamse Regering bezwaar aantekenen tegen dit voorstel om te vermijden dat het Vlaamse Gewest internationaalrechtelijk gebonden zou zijn door deze wijziging.

Artikel 4

Aangezien de instemming met het protocol van 1997 voortaan vervat zit in artikel 2, 3°, van dit decreet, heft artikel 4 het instemmingsdecreet van 23 december 1995 op.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

**Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van
verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2
november 1973 (MARPOL)**

De Partijen bij het Verdrag,

Zich bewust van de noodzaak tot behoud van het milieu in het algemeen en van het mariene milieu in het bijzonder,

Erkennend dat het opzettelijk, onachtzaam, dan wel bij ongeluk, lozen van olie en andere schadelijke stoffen door schepen een ernstige bron van verontreiniging vormt,

Voorts erkennend het belang van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, als de eerste multilaterale overeenkomst die werd gesloten met de bescherming van het milieu als voornaamste oogmerk en haar waardering uitsprekende voor de belangrijke bijdrage die genoemd Verdrag heeft geleverd aan het behoeden van de zeeën en de kustgebieden voor verontreiniging,

Geleid door de wens een einde te maken aan de opzettelijke verontreiniging van het mariene milieu door olie en andere schadelijke stoffen, en de lozing bij ongeluk van dergelijke stoffen tot een minimum te beperken,

Overwegende dat dit doel het beste kan worden bereikt door het opstellen van regels met een universele strekking die niet beperkt zijn tot verontreiniging door olie,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1. Algemene verplichtingen krachtens het Verdrag

- (1) De Partijen bij het Verdrag verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en van die Bijlagen daarbij door welke zij zijn gebonden, ter voorkoming van de verontreiniging van het mariene milieu door het lozen van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, in strijd met dit Verdrag.
- (2) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald houdt elke verwijzing naar dit Verdrag tegelijkertijd een verwijzing in naar de Protocollen en Bijlagen daarbij.

Artikel 2. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag hebben de onderstaande uitdrukkingen de volgende betekenis, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald:

- (1) "Voorschriften": de voorschriften vervat in de Bijlagen bij dit Verdrag.
- (2) "Schadelijke stof": elke stof die, indien zij in de zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheid die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op ander rechtmatig gebruik van de zee; de term omvat elke stof die op grond van dit Verdrag aan toezicht is onderworpen.

(3)

- (a)** „Lozen”, wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten: elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, storten of ledigen;
- (b)** onder „lozen” wordt niet verstaan:
 - (i)** het storten in de zin van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972; of
 - (ii)** het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijbehorende verwerking op zee van mineralen die zich in de zeebodem bevinden; of
 - (iii)** het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging.
- (4)** „Schip”: elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen: draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, alsmede vaste en drijvende platforms.
- (5)** „Administratie”: de Regering van de Staat aan wiens gezag het schip is onderworpen. Wat betreft schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Staat te voeren, is „Administratie” de Regering van de betrokken Staat. Wat betreft vaste of drijvende platforms bestemd voor de exploratie en exploitatie van de aan de kust grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan, waarover de kuststaat soevereine rechten uitoefent ten behoeve van de exploratie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen, is de „Administratie” de Regering van de betrokken kuststaat.
- (6)** „Voorval”: een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd.
- (7)** „Organisatie”: de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

Artikel 3. Toepassing

- (1)** Dit Verdrag is van toepassing op:
 - (a)** schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij bij het Verdrag te voeren, en
 - (b)** schepen die niet gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren, maar wel aan het gezag van een Partij zijn onderworpen.
- (2)** Niets in dit artikel mag zo worden uitgelegd dat het afbreuk doet of uitbreiding geeft aan de soevereine rechten die de Partijen krachtens internationaal recht op

de aan hun kusten grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan hebben ten behoeve van de exploratie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen.

- (3) Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die, tijdelijk, uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst. Elke Partij waarborgt evenwel, door het nemen van passende maatregelen die de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van dergelijke schepen in haar eigendom of beheer niet aantasten, dat dergelijke schepen, voor zover redelijk en uitvoerbaar, opereren in overeenstemming met dit Verdrag.

Artikel 4. Overtreding

- (1) Elke overtreding van de bepalingen van dit Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van de Administratie van het betrokken schip, ongeacht waar de overtreding zich voordoet. Indien de Administratie van een dergelijke overtreding op de hoogte is gesteld en ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolging in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, neemt zij ten spoedigste dergelijke stappen overeenkomstig haar wetgeving.
- (2) Elke overtreding van de bepalingen van dit Verdrag binnen de rechtsmacht van een Partij bij het Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van die Partij. Wanneer zich een dergelijke overtreding voordoet,
- (a) stelt de betrokken Partij een rechtsvervolging in krachtens de eigen wet, ofwel
- (b) verschaft de betrokken Partij de Administratie van het schip de inlichtingen en het bewijsmateriaal waarover zij beschikt, om aan te tonen dat zich een overtreding heeft voorgedaan.
- (3) In gevallen waarin de inlichtingen of het bewijsmateriaal met betrekking tot enige schending van dit Verdrag door een schip, worden verschaft aan de Administratie van dat schip, stelt de Administratie de Partij die de inlichtingen of het bewijsmateriaal heeft verschaft, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.
- (4) De ingevolge dit artikel krachtens de wetten van een Partij vastgestelde straffen dienen streng genoeg te zijn om schending van dit Verdrag tegen te gaan; zij dienen even streng te zijn, ongeacht het gebied waar de schending zich voordoet.

Artikel 5. Certificaten en bijzondere regels voor de inspectie van schepen

- (1) Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel wordt een certificaat, afgegeven op gezag van een Partij bij het Verdrag in overeenstemming met de bepalingen van de Voorschriften, door de overige Partijen aanvaard en voor alle doeleinden van dit Verdrag beschouwd als gelijkwaardig aan een door hen afgegeven certificaat.
- (2) Een schip dat krachtens de bepalingen van de Voorschriften een dergelijk certificaat moet bezitten, is, wanneer het zich in de haven of op een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van een Partij bevindt, onderworpen aan inspectie door terzake bevoegde ambtenaren van die Partij. Een dergelijke

inspectie dient beperkt te blijven tot het nagaan of zich een geldig certificaat aan boord bevindt, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen, dat de staat van het schip of van zijn uitrusting niet wezenlijk overeenstemt met de gegevens van dat certificaat. In dat geval, of indien het schip geen geldig certificaat aan boord heeft, zal de inspecterende Partij de noodzakelijke maatregelen nemen teneinde te verzekeren dat het schip niet uitvaart totdat het in staat is zee te kiezen zonder een buitensporige bedreiging te vormen voor het mariene milieu. De betrokken Partij kan echter een dergelijk schip toestemming geven de haven of de laad- of losplaats buitengaats te verlaten om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen.

- (3) Indien een Partij een buitenlands schip de toegang tot een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht ontzegt, dan wel maatregelen tegen een dergelijk schip neemt omdat het niet voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag, geeft die Partij daarvan onverwijld kennis aan de consul of de diplomatieke vertegenwoordiger van de Partij waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren of, zo dit niet mogelijk is, aan de Administratie van het betrokken schip. Alvorens de toegang te ontzeggen of dergelijke stappen te ondernemen, kan de Partij verzoeken om overleg met de Administratie van het betrokken schip.

De Administratie wordt ook ingelicht indien een schip geen geldig certificaat overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften aan boord heeft.

- (4) Ten aanzien van de schepen van Staten die geen Partij zijn bij het Verdrag passen de Partijen de bepalingen van dit Verdrag toe, voor zover nodig is om te verzekeren dat dergelijke schepen geen gunstiger behandeling krijgen.

Artikel 6. Opsporing van overtredingen en handhaving van de bepalingen van het Verdrag

- (1) De Partijen bij het Verdrag werken samen bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag, daarbij gebruik makend van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en het verzamelen van bewijsmateriaal.
- (2) Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is kan in elke haven of op elke laad- en losplaats buitengaats van een Partij worden onderworpen aan inspectie door ambtenaren die door die Partij zijn aangesteld of gemachtigd om na te gaan of het betrokken schip schadelijke stoffen heeft geloosd in strijd met de bepalingen van de Voorschriften. Indien bij de inspectie schending van het Verdrag blijkt, wordt de Administratie een rapport toegezonden met het oog op het nemen van passende maatregelen.
- (3) Alle Partijen verschaffen de Administratie het bewijsmateriaal, indien voorhanden, dat het schip in strijd met de bepalingen van de Voorschriften schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten heeft geloosd.

Indien mogelijk stelt het bevoegde gezag van de betrokken Partij de gezagvoerder van het schip in kennis van de beweerde overtreding.

- (4) Na ontvangst van dergelijk bewijsmateriaal stelt de Administratie een onderzoek in, waarbij de andere Partij kan worden verzocht om aanvullend of beter bewijsmateriaal te leveren met betrekking tot de beweerdte overtreding. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolgning in te stellen met betrekking tot de beweerdte overtreding, stelt zij ten spoedigste een dergelijke rechtsvervolgning in overeenkomstig de eigen wetgeving. De Administratie stelt de Partij die de beweerdte overtreding heeft gerapporteerd, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.
- (5) Een Partij kan tevens een schip waarop dit Verdrag van toepassing is inspecteren wanneer dit een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek tot het instellen van een onderzoek van enige Partij is ontvangen, te zamen met voldoende bewijsmateriaal dat het schip ergens schadelijke stoffen, of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, heeft geloosd. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die heeft verzocht dit onderzoek in te stellen en aan de Administratie, opdat krachtens de bepalingen van dit Verdrag de juiste stappen kunnen worden genomen.

Artikel 7. Onnodig oponthoud van schepen

- (1) Al het mogelijke wordt gedaan om te vermijden dat een schip door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag onnodig wordt opgehouden of vertraagd.
- (2) Indien, door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag, een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd, is het gerechtigd aanspraak te maken op vergoeding van enig geleden verlies of schade.

Artikel 8. Melding van voorvallen met schadelijke stoffen

- (1) Een voorval wordt onverwijld en zo uitgebreid mogelijk gemeld overeenkomstig de bepalingen van Protocol I bij dit Verdrag.
- (2) Elke Partij bij het Verdrag dient:
- (a) alle noodzakelijke regelingen te treffen zodat een ter zake kundig ambtenaar of orgaan alle meldingen omtrent voorvallen ontvangt en verwerkt; en
 - (b) de Organisatie in kennis te stellen van de volledige bijzonderheden van dergelijke regelingen, ter verspreiding onder de andere Partijen en Lid-Staten van de Organisatie.
- (3) Wanneer een Partij een melding ontvangt krachtens de bepalingen van dit artikel, zendt zij deze melding onverwijld door aan:
- (a) de Administratie van het betrokken schip; en
 - (b) elke andere Staat die erbij betrokken kan zijn.
- (4) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe, aan haar inspectievaartuigen en -vliegtuigen, alsmede aan andere hiertoe geëigende diensten instructies uit te

vaardigen, om aan haar bevoegde instanties elk voorval te melden als bedoeld in Protocol I bij dit Verdrag. Indien zij daartoe aanleiding ziet, brengt deze Partij dienovereenkomstig verslag uit aan de Organisatie, alsmede aan elke andere betrokken Partij.

Artikel 9. Andere Verdragen en Uitlegging

- (1)** Na inwerkingtreding vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, zoals gewijzigd, ten aanzien van de Partijen bij laatstgenoemd Verdrag.
- (2)** Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan de codificatie en de ontwikkeling van het zeerecht door de Conferentie van de Verenigde Naties over het Zeerecht, bijeengeroepen ingevolge Resolutie 2750 C(XXV) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, noch aan de huidige en toekomstige aanspraken en juridische opvattingen van enige Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlaggestaten.
- (3)** De term „rechtsmacht” wordt in dit Verdrag uitgelegd in overeenstemming met het internationaal recht, geldend ten tijde van toepassing of uitlegging van dit Verdrag.

Artikel 10. Beslechting van geschillen

Elk geschil tussen twee of meer Partijen bij het Verdrag over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat niet door onderhandeling tussen de betrokken Partijen kan worden beslecht, wordt, tenzij de Partijen anders beslissen, op verzoek van een der Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht overeenkomstig het bepaalde in Protocol II bij dit Verdrag.

Artikel 11. Verstrekken van inlichtingen

- (1)** De Partijen bij het Verdrag verbinden zich tot het mededelen aan de Organisatie van:
- (a)** de teksten van wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften, alsmede andere akten, uitgevaardigd met betrekking tot de verschillende aangelegenheden binnen de werkingssfeer van dit Verdrag;
 - (b)** een lijst van benoemde experts of van erkende organisaties die gemachtigd zijn namens de Partij op te treden bij de uitvoering van aangelegenheden verband houdend met het ontwerp, de bouw, de uitrusting en het gebruik van schepen die schadelijke stoffen vervoeren overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften, welke lijst aan de Partijen wordt verstrekt ter voorlichting van hun ambtenaren. De Administratie licht derhalve de Organisatie in omtrent de bijzondere verantwoordelijkheden en de voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden van benoemde experts of erkende organisaties;
 - (c)** een voldoende aantal voorbeelden van de certificaten door hen uitgegeven krachtens de bepalingen van de Voorschriften;
 - (d)** een lijst van ontvangstinstallaties met aanduiding van hun ligging, capaciteiten en beschikbare faciliteiten, alsmede van andere gegevens;

- (e) officiële rapporten, of samenvattingen daarvan, voor zover daarin de resultaten van de toepassing van dit Verdrag zijn weergegeven; en
 - (f) een statistisch jaaroverzicht, in een door de Organisatie vastgestelde standaardvorm, van wegens overtreding van Voorschriften van dit Verdrag opgelegde straffen.
- (2) De Organisatie stelt de Partijen in kennis van de ontvangst van alle mededelingen gedaan krachtens dit artikel en verspreidt alle haar krachtens het eerste lid, onder (b) t/m (f) van dit artikel medegedeelde gegevens onder alle Partijen.

Artikel 12. Scheepsongevallen

- (1) Elke Administratie verbindt zich tot het instellen van een onderzoek naar alle ongevallen waarbij een van haar schepen betrokken is waarop de bepalingen van de Voorschriften van toepassing zijn, indien een dergelijk ongeval een zeer schadelijke invloed heeft veroorzaakt op het mariene milieu.
- (2) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe de Organisatie gegevens te verstrekken omtrent de resultaten van een dergelijk onderzoek, wanneer deze Partij van mening is dat deze gegevens van nut kunnen zijn bij het vaststellen welke wijzigingen in dit Verdrag wenselijk zouden kunnen zijn.

Artikel 13. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

- (1) Dit Verdrag staat van 15 januari 1974 tot 31 december 1974 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna open voor toetreding. Staten kunnen Partij bij dit Verdrag worden door:
- (a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - (b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - (c) toetreding.
- (2) Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.
- (3) De Secretaris-Generaal van de Organisatie geeft alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van elke ondertekening of van de nederlegging van elke nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en van de datum van deze nederlegging.

Artikel 14. Facultatieve Bijlagen

- (1) Op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag kan een Staat verklaren dat hij een of meer van de Bijlagen III, IV en V (hierna te noemen „Facultatieve Bijlagen”) dan wel al deze Bijlagen van dit Verdrag niet aanvaardt. Behoudens het bovenstaande zijn de Partijen bij het Verdrag gebonden door elke bijlage in zijn geheel.

- (2) Een Staat die heeft verklaard zich niet gebonden te achten door een Facultatieve Bijlage kan te allen tijde een dergelijke Bijlage aanvaarden door nederlegging van een akte bij de Organisatie zoals bedoeld in artikel 13, tweede lid.
- (3) Een Staat die een verklaring krachtens het eerste lid van dit artikel aflegt met betrekking tot een Facultatieve Bijlage en deze Bijlage niet naderhand heeft aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, zal aan geen enkele verplichting onderworpen zijn noch gerechtigd zijn aanspraak te maken op voorrechten voortvloeiend uit dit Verdrag ten aanzien van aangelegenheden waarop een zodanige Bijlage betrekking heeft; ook zullen alle verwijzingen naar Partijen bij dit Verdrag niet op die Staat van toepassing zijn voor zover daarbij sprake is van aangelegenheden deze Bijlagen betreffende.
- (4) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden kennis van elke verklaring krachtens dit artikel, alsmede van de ontvangst van elke akte nedergelegd overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.

Artikel 15. Inwerkingtreding

- (1) Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeden te zamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, Partij bij dit Verdrag zijn geworden overeenkomstig artikel 13.
- (2) Een Facultatieve Bijlage treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop aan de voorwaarden gesteld in het eerste lid van dit artikel met betrekking tot die Bijlage is voldaan.
- (3) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van de datum waarop het Verdrag in werking treedt en van de datum waarop een Facultatieve Bijlage in werking treedt overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.
- (4) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag of tot een Facultatieve Bijlage hebben nedergelegd, nadat aan de voorwaarden voor inwerkingtreding daarvan is voldaan, doch vóór de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag of van die Bijlage, dan wel drie maanden na de datum van nederlegging van de akte, indien deze datum later valt.
- (5) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd na de datum waarop het Verdrag of een Facultatieve Bijlage in werking is getreden, wordt het Verdrag of de Facultatieve Bijlage van kracht drie maanden na de datum waarop de akte is nedergelegd.
- (6) Na de datum waarop is voldaan aan alle in artikel 16 genoemde voorwaarden om wijzigingen van dit Verdrag of van een Facultatieve Bijlage in werking te doen treden, heeft elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op het Verdrag of de Bijlage, zoals gewijzigd.

Artikel 16. Wijzigingen

(1) Dit Verdrag kan worden gewijzigd door middel van een der in de volgende leden genoemde procedures.

(2) Wijziging na behandeling door de Organisatie:

- (a)** elke door een Partij bij het Verdrag voorgestelde wijziging wordt aan de Organisatie voorgelegd en ten minste zes maanden vóór de behandeling ervan door de Secretaris-Generaal verspreid onder alle Partijen;
- (b)** elke aldus voorgestelde en verspreide wijziging wordt door de Organisatie voor behandeling voorgelegd aan een ter zake ingestelde commissie;
- (c)** de Partijen bij het Verdrag zijn, ongeacht of zij lid zijn van de Organisatie, gerechtigd deel te nemen aan de behandeling door deze commissie;
- (d)** wijzigingen worden aangenomen bij een twee derde meerderheid van de stemmen van de Partijen bij het Verdrag die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen;
- (e)** indien aangenomen overeenkomstig het bepaalde onder (d), worden de wijzigingen door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag;
- (f)** een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard in de volgende gevallen:
 - (i)** een wijziging van een artikel van het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot;
 - (ii)** een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de procedure omschreven onder letter (f) (iii), tenzij de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding bepaalt dat de wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot. Niettemin kan een Partij, op elk tijdstip vóór de inwerkingtreding van een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag, de Secretaris-Generaal van de Organisatie mededelen dat de wijziging de uitdrukkelijke goedkeuring van de Partij behoeft alvorens voor haar in werking te treden. De Secretaris-Generaal brengt deze mededeling en de datum van ontvangst ervan ter kennis van de Partijen;
 - (iii)** een wijziging van een Aangangsel van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard na het verstrijken van een door de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding van de wijziging te bepalen tijdvak, dat niet korter mag zijn dan tien maanden, tenzij binnen dat tijdvak bij de Organisatie bezwaar is aangetekend door ten minste een derde van de Partijen of door Partijen waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot; de voorwaarde, die het eerst is vervuld, wordt in aanmerking genomen;

- (iv)** voor een wijziging van Protocol I bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van de Bijlagen bij het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f)(ii) of letter (f) (iii);
- (v)** voor een wijziging van Protocol II bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van een artikel van het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f) (i);

(g) de wijziging wordt van kracht onder de volgende voorwaarden:

- (i)** in het geval van een wijziging van een artikel van het Verdrag, van Protocol II, van Protocol I of van een Bijlage bij het Verdrag die niet is aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de overeenkomstig de voorgaande bepalingen aanvaarde wijziging zes maanden na de datum van aanvaarding in werking voor de Partijen die hebben verklaard dat zij haar hebben aanvaard;
- (ii)** in het geval van een wijziging van Protocol I, van een aanhangsel van een Bijlage of van een Bijlage bij het Verdrag, aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de wijziging, die wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de voorgaande voorwaarden, zes maanden na aanvaarding in werking voor alle Partijen, behalve voor die welke vóór die datum hebben verklaard dat zij haar niet aanvaarden of die overeenkomstig het gestelde onder letter (f) (ii) hebben verklaard dat hun uitdrukkelijke goedkeuring is vereist.

(3) Wijziging door een Conferentie:

- (a)** Op verzoek van een Partij, daarin gesteund door ten minste een derde van de Partijen, roept de Organisatie een Conferentie van de Partijen bij het Verdrag bijeen ter behandeling van voorgestelde wijzigingen van dit Verdrag.
- (b)** Elke door deze Conferentie met een twee derde meerderheid van de aanwezige Partijen die hun stem uitbrengen aangenomen wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag.
- (c)** Tenzij de Conferentie anders bepaalt, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en van kracht te zijn geworden overeenkomstig de procedures aangegeven in het tweede lid, onder (f) en (g).

(4)

- (a)** In het geval van een wijziging van een Facultatieve Bijlage wordt een verwijzing in dit artikel naar een „Partij bij het Verdrag” geacht betrekking te hebben op een door die Bijlage gebonden Partij.
- (b)** Een Partij die heeft geweigerd een wijziging van een Bijlage te aanvaarden wordt, uitsluitend voor de toepassing van die wijziging, als niet-Partij beschouwd.

- (5) Voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een nieuwe Bijlage gelden dezelfde procedures als voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een wijziging van een artikel van het Verdrag.
- (6) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, geldt elke wijziging van dit Verdrag volgens de bepalingen van dit artikel, die betrekking heeft op de bouw van een schip, alleen voor schepen waarvoor reeds een bouwcontract is gesloten of, indien er geen bouwcontract bestaat, waarvan de kiel reeds is gelegd op of na de datum waarop de wijziging in werking treedt.
- (7) Een wijziging van een Protocol of van een Bijlage dient slechts betrekking te hebben op de inhoud van dat Protocol of die Bijlage en niet in strijd te zijn met de bepalingen van de artikelen van dit Verdrag.
- (8) De Secretaris-Generaal van de Organisatie stelt alle Partijen in kennis van elke wijziging die ingevolge dit artikel in werking treedt, alsmede van de datum waarop die wijziging van kracht wordt.
- (9) Elke verklaring van aanvaarding van of bezwaar tegen een wijziging ingevolge dit artikel wordt schriftelijk medegedeeld aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie. Deze brengt een dergelijke kennisgeving en de datum van ontvangst daarvan ter kennis van de Partijen bij het Verdrag.

Artikel 17. Bevordering van technische samenwerking

De Partijen bij het Verdrag bevorderen, in overleg met de Organisatie en andere internationale lichamen, met bijstand van en in samenwerking met de Uitvoerend Directeur van het Milieuprogramma van de Verenigde Naties, steun aan Partijen die om technische hulp verzoeken voor:

- (a) het opleiden van wetenschappelijk en technisch personeel;
- (b) het leveren van de nodige uitrusting en voorzieningen voor ontvangstinstallaties en controle-apparatuur;
- (c) het bevorderen van andere maatregelen en voorzieningen ter voorkoming of beperking van verontreiniging van het mariene milieu door schepen, en
- (d) het stimuleren van onderzoek;

bij voorkeur in de betrokken landen zelf, ter bevordering van de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 18. Opzegging

- (1) Dit Verdrag of een Facultatieve Bijlage kan door elke Partij bij het Verdrag te allen tijde worden opgezegd na verloop van vijf jaren te rekenen van de datum waarop het Verdrag of die Bijlage voor die Partij in werking trad.
- (2) Opzegging geschiedt door een schriftelijke mededeling aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle andere Partijen in kennis stelt van een zodanige opzegging en van de datum van ontvangst daarvan, alsmede van de datum waarop de opzegging van kracht wordt.

- (3) Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal van de Organisatie, dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien zulks in de kennisgeving wordt aangegeven.

Artikel 19. Nederlegging en registratie

- (1) Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten welke dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.
- (2) Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel 20. Talen

Dit Verdrag is opgesteld in een enkel exemplaar, in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er worden officiële vertalingen vervaardigd in de Arabische, de Duitse, de Italiaanse en de Japanse taal welke worden nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, 2 november 1973.

Protocol I. Bepalingen inzake meldingen van voorvallen met schadelijke stoffen

(overeenkomstig artikel 8 van het Verdrag)

Artikel I. Meldingsplicht

- (1) De gezagvoerder of een andere persoon, belast met het bevel over een schip dat betrokken is bij een in artikel II van dit Protocol bedoeld voorval, dient de bijzonderheden van dit voorval onverwijld en zo volledig mogelijk te melden in overeenstemming met de bepalingen van dit Protocol.
- (2) Indien het schip, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, wordt verlaten, of indien een melding van dit schip onvolledig of niet verkrijgbaar is, neemt de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant, dan wel diens vertegenwoordiger, zoveel mogelijk de verplichtingen van de gezagvoerder op zich krachtens de bepalingen van dit Protocol.

Artikel II. Wanneer een melding dient plaats te vinden

- (1) De melding wordt gedaan omtrent voorvallen waarbij:
- a. een lozing plaatsvindt boven het toegestane niveau of een mogelijke lozing plaatsvindt van olie of schadelijke vloeistoffen ongeacht de reden daarvan, met

inbegrip van lozingen voor het veilig stellen van het schip of ter beveiliging van mensenlevens op zee; of

- b.** een lozing of mogelijke lozing plaatsvindt van schadelijke stoffen in verpakte vorm, met inbegrip van deze stoffen verpakt in vrachtcontainers, losse tanks, weg- en spoorvoertuigen en duwbakken aan boord; of
- c.** sprake is van een beschadiging of storing van of defect aan een schip van 15 meter lengte of meer en waarbij:
 - i.** de veiligheid van het schip in het geding is; bijvoorbeeld als gevolg van een aanvaring, het aan de grond lopen, brand, een explosie, schade aan de constructie, het binnendringen van water, het schuiven van lading; of
 - ii.** de veiligheid van de navigatie in gevaar wordt gebracht; bijvoorbeeld door een storing van of defect aan het roer, de voortstuwingsmachines, de generatoren en de essentiële navigatiehulpsystemen aan boord; of
- d.** gedurende de exploitatie van het schip een lozing plaatsvindt van olie of schadelijke vloeistoffen die de ingevolge dit Verdrag toegestane hoeveelheid of lozingsdebiet overschrijdt.

(2) Voor de doeleinden van dit Protocol:

- (a)** wordt onder de in lid I(a) van dit artikel bedoelde „olie” verstaan de in Voorschrift 1(1) van Bijlage I bij dit Verdrag omschreven olie.
- (b)** worden onder de in lid I(a) van dit artikel bedoelde „schadelijke vloeistoffen” verstaan de in Voorschrift 1(6) van Bijlage II bij dit Verdrag omschreven schadelijke vloeistoffen.
- (c)** worden onder „schadelijke stoffen” in verpakte vorm, zoals bedoeld in lid I(b) van dit artikel, verstaan de in de „International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code” opgenomen stoffen, die zijn aangemerkt als zijnde schadelijk voor het mariene milieu.

Artikel III. Inhoud van de melding

Elke melding dient in elk geval te bevatten:

- (a)** de identiteit van de betrokken schepen;
- (b)** de tijd, de soort en de plaats van het voorval;
- (c)** de hoeveelheid en de soort schadelijke stof die bij het voorval betrokken is;
- (d)** de maatregelen voor de hulpverlening en de berging.

Artikel IV. Aanvullende melding

Ieder die krachtens het bepaalde in dit Protocol verplicht is een melding te doen, dient zo mogelijk:

- (a)** de oorspronkelijke melding waar nodig aan te vullen en gegevens omtrent verdere ontwikkelingen te verstrekken; en

- (b) zo volledig mogelijk te voldoen aan verzoeken van de betrokken Staten om aanvullende gegevens.

Artikel V. Meldingsprocedures

- (1) Meldingen dienen via de snelste, beschikbare telecommunicatiekanalen en met de grootst mogelijke voorrang te geschieden aan de dichtstbijzijnde kuststaat.
- (2) Ter uitvoering van de bepalingen van dit Protocol vaardigen de Partijen bij dit Verdrag voorschriften of regels uit, of doen deze uitvaardigen, betreffende de te volgen procedures voor het melden van voorvallen met schadelijke stoffen, gebaseerd op door de Organisatie ontworpen richtlijnen.

Protocol II. Arbitrage

(overeenkomstig artikel 10 van het Verdrag)

Artikel I

Tenzij de partijen bij het geschil anders besluiten, wordt de scheidsrechterlijke procedure gevoerd met inachtneming van de bepalingen van dit Protocol.

Artikel II

- (1) Een scheidsgerecht wordt ingesteld op verzoek van een Partij bij het Verdrag, gericht aan een andere Partij, overeenkomstig artikel 10 van dit Verdrag. Het verzoek om een scheidsrechterlijke beslissing bevat een voordracht van de zaak en gaat vergezeld van de ter zake dienende stukken.
- (2) De eisende Partij stelt de Secretaris-Generaal van de Organisatie in kennis van het feit dat zij de instelling van een scheidsgerecht heeft verzocht, van de namen van de partijen bij het geschil en van de artikelen van het Verdrag of van de Voorschriften waarvan de uitlegging of de toepassing naar haar mening het voorwerp van het geschil vormen. De Secretaris-Generaal doet deze inlichtingen aan alle Partijen toekomen.

Artikel III

Het scheidsgerecht bestaat uit drie leden: een scheidsman benoemd door elke partij bij het geschil en een derde scheidsman die in onderlinge overeenstemming tussen de eerstgenoemden wordt aangewezen en die het voorzitterschap van het scheidsgerecht op zich neemt.

Artikel IV

- (1) Indien na het verstrijken van een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de benoeming van de tweede scheidsman de voorzitter van het scheidsgerecht niet is aangewezen, gaat de Secretaris-Generaal van de Organisatie op verzoek van de meest gereede partij binnen een volgende periode van zestig dagen over tot de aanwijzing; hij doet daarbij een keuze uit een tevoren door de Raad van de Organisatie opgestelde lijst van bevoegde personen.
- (2) Indien binnen een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek een van de partijen het lid van het scheidsgerecht,

voor wiens benoeming zij verantwoordelijk is, niet heeft benoemd, kan de andere partij de Secretaris-Generaal van de Organisatie hiervan rechtstreeks in kennis stellen. Deze wijst de voorzitter van het scheidsgerecht aan binnen een termijn van zestig dagen; hij kiest deze uit de lijst bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

- (3) De voorzitter van het scheidsgerecht verzoekt, na te zijn aangewezen, de partij die geen scheidsman heeft benoemd, zulks te doen op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden. Indien de partij de vereiste benoeming niet verricht, verzoekt de voorzitter van het scheidsgerecht de Secretaris-Generaal van de Organisatie de aanwijzing te verrichten op de wijze en onder de voorwaarden bedoeld in het voorgaande lid.
- (4) De voorzitter van het scheidsgerecht indien aangewezen met inachtneming van het bepaalde in dit artikel mag niet de nationaliteit bezitten of bezeten hebben van een van de betrokken partijen, tenzij de andere partij daarmee instemt.
- (5) In geval van overlijden of in gebreke blijven van een scheidsman voor wiens benoeming een van de partijen verantwoordelijk is, benoemt die partij een vervanger binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van overlijden of in gebreke blijven. Indien deze partij de benoeming niet verricht, wordt de procedure voortgezet door de overblijvende scheidsmannen. In geval van overlijden of in gebreke blijven van de voorzitter van het scheidsgerecht wordt een vervanger aangewezen overeenkomstig het bepaalde in artikel III hierboven of, bij gebreke van overeenstemming tussen de leden van het scheidsgerecht, binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van het overlijden of in gebreke blijven, overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel V

Het scheidsgerecht kan kennis nemen van en beslissen over tegenvorderingen die rechtstreeks voortvloeien uit het onderwerp van geschil.

Artikel VI

Elke partij is verantwoordelijk voor de bezoldiging van haar scheidsman en de betaling van aanverwante kosten, alsmede voor de kosten van voorbereiding van haar eigen zaak. De kosten van bezoldiging van de voorzitter van het scheidsgerecht en alle uitgaven van algemene aard die de scheidsrechterlijke procedure met zich meebrengt worden door de Partijen gelijkelijk gedragen. Het scheidsgerecht houdt boek van alle uitgaven en verstrekt een eindafrekening.

Artikel VII

Elke Partij bij het Verdrag die een juridisch belang heeft bij de zaak en die door de uitspraak in dit belang kan worden getroffen, kan zich, na schriftelijke kennisgeving aan de partijen die de procedure oorspronkelijk hebben aangespannen, met toestemming van het scheidsgerecht, in de procedure voegen.

Artikel VIII

Een ingevolge de bepalingen van dit Protocol ingesteld scheidsgerecht stelt zelf zijn procedureregels vast.

Artikel IX

- (1) Beslissingen van het scheidsgerecht, zowel wat betreft de procedure en de plaats van vergadering, als wat betreft elk voorgelegd geschil worden genomen met meerderheid van stemmen; indien een van de leden van het scheidsgerecht voor wiens benoeming de partijen verantwoordelijk waren afwezig is of zich van stemming onthoudt, staat dit geen beslissing van het scheidsgerecht in de weg. Bij staking van stemmen geeft de stem van de voorzitter de doorslag.
- (2) De partijen vergemakkelijken het werk van het scheidsgerecht en, overeenkomstig hun wetgeving en met gebruikmaking van alle hun ten dienste staande middelen, in het bijzonder:
- (a) verschaffen zij het scheidsgerecht de nodige stukken en inlichtingen;
 - (b) stellen zij het scheidsgerecht in staat hun grondgebied te betreden, getuigen of deskundigen te horen en de situatie ter plaatse in ogenschouw te nemen.
- (3) Afwezigheid of in gebreke zijn van een partij belemmert de voortgang van de procedure niet.

Artikel X

- (1) Het scheidsgerecht doet uitspraak binnen een termijn van vijf maanden te rekenen van zijn instelling, tenzij het besluit, indien noodzakelijk, deze termijn met niet meer dan drie maanden te verlengen. De uitspraak van het scheidsgerecht is met redenen omkleed. Zij is definitief en er staat geen beroep tegen open; de uitspraak wordt aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie medegedeeld. De partijen voldoen onverwijld aan de uitspraak.
- (2) Alle geschillen die zich tussen de partijen kunnen voordoen ten aanzien van de uitlegging of uitvoering van de uitspraak, kunnen door de meest gerede partij worden voorgelegd aan het scheidsgerecht dat de uitspraak heeft gedaan of, indien dit niet beschikbaar is, aan een ander voor dit doel ingesteld scheidsgerecht, dat is ingesteld op dezelfde wijze als het eerste scheidsgerecht.

Bijlage I. Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder:

1. *olie*, minerale olie in elke vorm, daaronder begrepen ruwe olie, brandstofolie, oliehoudend oliedrab, olieafval en geraffineerde producten (anders dan petrochemische producten die vallen onder de bepalingen van Bijlage II bij dit Verdrag) en, zonder het algemene karakter van het bovenstaande te beperken, de stoffen genoemd in Aanhangsel I bij deze Bijlage.

2. *ruwe olie*, elk vloeibaar mengsel van koolwaterstoffen dat in natuurlijke staat in de aarde voorkomt en dat al dan niet behandeld is om het geschikt te maken voor vervoer, met inbegrip van:
 - .1 ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties kunnen zijn verwijderd; en
 - .2 ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties kunnen zijn toegevoegd;
3. *oliehoudend mengsel*, een mengsel dat olie bevat in elk gehalte;
4. *brandstofolie*, elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpmachines van het schip dat dergelijke olie aan boord heeft;
5. *olietankschip*, een schip dat in de eerste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietankschip, elk NLS-tankschip als omschreven in Bijlage II bij dit Verdrag en elk gastankschip als omschreven in voorschrift 3.20 van hoofdstuk II-1 van SOLAS 74 (zoals gewijzigd), indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;
6. *ruwe-olietankschip*, een olietankschip gebruikt voor het commerciële vervoer van ruwe olie;
7. *productentankschip*, een olietankschip gebruikt voor het commerciële vervoer van olie anders dan ruwe olie;
8. *combinatietankschip*, een schip ingericht voor het vervoer van zowel olie als vaste bulkclading;
9. *belangrijke wijziging*:
 - .1 een wijziging van een schip:
 - .1 waardoor de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate veranderen; of
 - .2 waardoor het type van het schip verandert; of
 - .3 waarmee, naar het oordeel van de Administratie, voornamelijk beoogd wordt de levensduur van het schip te verlengen; of
 - .4 waardoor het schip anderszins zodanig verandert dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan de relevante bepalingen van dit Verdrag waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen;
 - .2 Onverminderd de bepalingen van deze omschrijving:
 - .1 wordt de wijziging van een olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, teneinde te voldoen aan de eisen van voorschrift 18 van deze Bijlage, voor de toepassing van deze Bijlage niet aangemerkt als een belangrijke wijziging; en
 - .2 wordt de wijziging van een olietankschip, opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5, teneinde te voldoen aan de vereisten van

voorschrift 19 of 20 van deze Bijlage, voor de toepassing van deze Bijlage niet aangemerkt als een belangrijke wijziging;

- 10. *dictstbijzijnde land*:** de uitdrukking „*van het dictstbijzijnde land*” betekent: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken grondgebied wordt bepaald overeenkomstig het internationaal recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „*van het dictstbijzijnde land*” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte

naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op de kust van Australië

op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;

- 11. *bijzonder gebied*,** een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie vereist is;

Voor de toepassing van deze Bijlage, worden de bijzondere gebieden als volgt omschreven:

- .1** *onder het gebied van de Middellandse Zee* wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de Golven en Zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van 005°36' westerlengte;
- .2** *onder het gebied van de Oostzee* wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op 57°44,8' noorderbreedte;

- .3** *onder het gebied van de Zwarte Zee* wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte;
- .4** *onder het gebied van de Rode Zee* wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°28.5' noorderbreedte, 043°19.6' oosterlengte) en Husn Murad (12°40.4' noorderbreedte, 043°30.2' oosterlengte);
- .5** *onder het Golfgebied* wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd (22°30' noorderbreedte, 059°48' oosterlengte) en Ras al Fasteh (25°04' noorderbreedte, 061°25' oosterlengte);
- .6** *onder het gebied van de Golf van Aden* wordt verstaan het gedeelte van de Golf van Aden tussen de Rode Zee en de Arabische Zee, in het westen begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°28.5' noorderbreedte, 043°19.6' oosterlengte) en Husn Murad (12°40.4' noorderbreedte, 043°30.2' oosterlengte) en in het oosten door de loxodroom tussen Ras Asir (11°50' noorderbreedte, 051°16.9' oosterlengte) en Ras Fartak (15°35' noorderbreedte, 052°13.8' oosterlengte);
- .7** *onder het Antarctisch gebied* wordt verstaan het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte; en
- .8** *onder de Noordwest-Europese wateren* wordt verstaan de Noordzee en de toegangen daartoe, de Ierse Zee en de toegangen daartoe, de Keltische Zee, het Kanaal en de toegangen daartoe en een deel van de Noordoost-Atlantische Oceaan direct ten westen van Ierland. Het gebied wordt begrensd door lijnen die de volgende punten verbinden:
- 48° 27' noorderbreedte aan de Franse kust
- 48° 27' noorderbreedte; 006° 25' westerlengte
- 49° 52' noorderbreedte; 007° 44' westerlengte
- 50° 30' noorderbreedte; 012° westerlengte
- 56° 30' noorderbreedte; 012° westerlengte
- 62° noorderbreedte; 003° westerlengte
- 62° noorderbreedte aan de Noorse kust
- 57° 44,8' noorderbreedte aan de Deense en Zweedse kust;
- .9** *onder het gebied van Oman van de Arabische Zee* wordt het zeegebied verstaan dat wordt begrensd door de volgende coördinaten:
- 22° 30,00' noorderbreedte; 059° 48,00' oosterlengte
- 23° 47,27' noorderbreedte; 060° 35,73' oosterlengte
- 22° 40,62' noorderbreedte; 062° 25,29' oosterlengte

21° 47,40' noorderbreedte; 063° 22,22' oosterlengte
 20° 30,37' noorderbreedte; 062° 52,41' oosterlengte
 19° 45,90' noorderbreedte; 062° 25,97' oosterlengte
 18° 49,92' noorderbreedte; 062° 02,94' oosterlengte
 17° 44,36' noorderbreedte; 061° 05,53' oosterlengte
 16° 43,71' noorderbreedte; 060° 25,62' oosterlengte
 16° 03,90' noorderbreedte; 059° 32,24' oosterlengte
 15° 15,20' noorderbreedte; 058° 58,52' oosterlengte
 14° 36,93' noorderbreedte; 058° 10,23' oosterlengte
 14° 18,93' noorderbreedte; 057° 27,03' oosterlengte
 14° 11,53' noorderbreedte; 056° 53,75' oosterlengte
 13° 53,80' noorderbreedte; 056° 19,24' oosterlengte
 13° 45,86' noorderbreedte; 055° 54,53' oosterlengte
 14° 27,38' noorderbreedte; 054° 51,42' oosterlengte
 14° 40,10' noorderbreedte; 054° 27,35' oosterlengte
 14° 46,21' noorderbreedte; 054° 08,56' oosterlengte
 15° 20,74' noorderbreedte; 053° 38,33' oosterlengte
 15° 48,69' noorderbreedte; 053° 32,07' oosterlengte
 16° 23,02' noorderbreedte; 053° 14,82' oosterlengte
 16° 39,06' noorderbreedte; 053° 06,52' oosterlengte;

.10. *onder zuidelijke Zuid-Afrikaanse wateren* wordt het zeegebied verstaan dat wordt begrensd door de volgende coördinaten:

31° 14' zuiderbreedte; 017° 50' oosterlengte
 31° 30' zuiderbreedte; 017° 12' oosterlengte
 32° 00' zuiderbreedte; 017° 06' oosterlengte
 32° 32' zuiderbreedte; 016° 52' oosterlengte
 34° 06' zuiderbreedte; 017° 24' oosterlengte
 36° 58' zuiderbreedte; 020° 54' oosterlengte
 36° 00' zuiderbreedte; 022° 30' oosterlengte
 35° 14' zuiderbreedte; 022° 54' oosterlengte

34° 30' zuiderbreedte; 026° 00' oosterlengte

33° 48' zuiderbreedte; 027° 25' oosterlengte

33° 27' zuiderbreedte; 027° 12' oosterlengte

- 12.** *hoeveelheid geloosde olie op een willekeurig moment van het lozen*, de totale hoeveelheid van de op een willekeurig moment geloosde olie, uitgedrukt in liters per uur, gedeeld door de snelheid van het schip in knopen op hetzelfde moment;
- 13.** *tank*, een omsloten ruimte gevormd door de permanente scheepsconstructie en ontworpen voor het vervoer van vloeistoffen in bulk;
- 14.** *zijtank*, een tank grenzend aan de huidbeplating van het schip;
- 15.** *middentank*, een tank binnen de wanden van een langsschot;
- 16.** *sloptank*, een tank speciaal ontworpen voor het opvangen van aftap- en waswater uit de tanks en andere oliehoudende mengsels;
- 17.** *schone ballast*, de ballast in een tank die, sinds er voor de laatste maal olie in werd vervoerd, zodanig is gereinigd dat effluent daaruit afkomstig, indien geloosd uit een schip dat stilligt, in schoon rustig water op een heldere dag, geen zichtbare sporen van olie zou achterlaten op het wateroppervlak of op aangrenzende kusten, of oliehoudend oliedrab of emulsie zou achterlaten onder het wateroppervlak of op de aangrenzende kusten. Ingeval deze ballast wordt geloosd via een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor het lozen van olie, is het bewijs gebaseerd op een dergelijk systeem dat het oliegehalte van het effluent niet hoger lag dan 15 eenheden per miljoen, bepalend voor het feit dat de ballast schoon was, ongeacht de aanwezigheid van zichtbare sporen;
- 18.** *gescheiden ballast*, het ballastwater dat wordt ingenomen in een tank die volledig is gescheiden van de olielading en van het brandstofsysteem en die permanent wordt bestemd voor het vervoer van ballast of voor het vervoer van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke stoffen zoals onderscheidelijk omschreven in de Bijlagen bij dit Verdrag;
- 19.** *lengte (L)*, 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kiel, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, dient de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de constructiewaterlijn te worden genomen. De lengte (L) wordt gemeten in meters;
- 20.** *voorloodlijn en achterloodlijn*, de loodlijnen op het voorste en achterste punt van de lengte (L). De voorloodlijn dient getrokken te worden door het snijpunt van de waterlijn waarop de lengte wordt gemeten;
- 21.** *midscheeps*, het midden van de lengte (L);
- 22.** *breedte (B)*, de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenzijde van de spanten bij een schip met een metalen huid en op de

buitenzijde van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal. De breedte (B) wordt gemeten in meters;

- 23.** *draagvermogen*, het verschil in tonnen van 1000 kg tussen de waterverplaatsing van een schip in water met een soortelijke massa van 1,025 op de lastlijn, overeenkomstig het toegewezen zomervrijboord en het leeg gewicht van het schip;
- 24.** *leeg gewicht*, de waterverplaatsing van een schip in metrieke tonnen zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, drinkwater en ketelvoedingwater in tanks, verbruiksvoorraden en passagiers en bemanning en hun bezittingen;
- 25.** *permeabiliteit* van een ruimte, de verhouding tussen het volume binnen die ruimte dat wordt geacht door water te worden ingenomen en het totale volume van die ruimte;
- 26.** worden *inhouden en oppervlakken* in een schip in alle gevallen berekend tot aan buitenzijde spanten en verstijvingen;
- 27.** *verjaardatum*, de dag en maand van elk jaar die overeenkomen met de datum waarop het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie verstrijkt;

28.1 *schip opgeleverd op of voor 31 december 1979*, een schip:

- .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of voor 31 december 1975; of
- .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 30 juni 1976; of
- .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 31 december 1979; of
- .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
 - .1 waarvoor het contract is afgesloten op of voor 31 december 1975; of
 - .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 30 juni 1976; of
 - .3 die is voltooid op of voor 31 december 1979;

28.2 *schip opgeleverd na 31 december 1979*, een schip:

- .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten na 31 december 1975; of
- .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 30 juni 1976; of
- .3 waarvan de oplevering plaatsvindt na 31 december 1979; of
- .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
 - .1 waarvoor het contract wordt afgesloten na 31 december 1975; of

.3 dat is voltooid na 6 juli 1996;

28.6 *olietankschip opgeleverd op of na 6 juli 1996, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 6 juli 1993; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 6 januari 1994; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 6 juli 1996; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 6 juli 1993; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 6 januari 1994; of

.3 dat is voltooid op of na 6 juli 1996;

28.7 *olietankschip opgeleverd op of na 1 februari 2002, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 februari 1999; of

.2 waarvoor waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 augustus 1999; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 februari 2002; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 februari 1999; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 1 augustus 1999; of

.3 dat is voltooid op of na 1 februari 2002;

28.8 *olietankschip opgeleverd op of na 1 januari 2010, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 januari 2007; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 2007; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 januari 2010; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het contract is afgesloten op of na 1 januari 2007; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 1 juli 2007; of

.3 dat is voltooid op of na 1 januari 2010;

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen na 30 juni 1976; of

.3 dat is voltooid na 31 december 1979;

28.3 *olietankschip opgeleverd op of na 1 juni 1982, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of voor 1 juni 1979; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 1980; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of voor 1 juni 1982; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het contract is afgesloten op of voor 1 juni 1979; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of voor 1 januari 1980; of

.3 dat is voltooid op of voor 1 juni 1982;

28.4 *olietankschip opgeleverd na 1 juni 1982, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten na 1 juni 1979; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 januari 1980; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt na 1 juni 1982; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het contract wordt afgesloten na 1 juni 1979; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen na 1 januari 1980; of

.3 dat is voltooid na 1 juni 1982;

28.5 *olietankschip opgeleverd voor 6 juli 1996, een olietankschip:*

.1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten voor 6 juli 1993; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt voor 6 januari 1994; of

.3 waarvan de oplevering plaatsvindt voor 6 juli 1996; of

.4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:

.1 waarvoor het contract is afgesloten voor 6 juli 1993; of

.2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen voor 6 januari 1994; of

28.9. *schip opgeleverd op of na 1 augustus 2010*, een schip:

- .1. waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 augustus 2007; of
- .2. waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 februari 2008; of
- .3. waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 augustus 2010; of
- .4. dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
 - .1. waarvoor het contract is afgesloten na 1 augustus 2007; of
 - .2. waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen na 1 februari 2008; of
 - .3. die is voltooid na 1 augustus 2010.

29. *delen per miljoen (ppm)*, delen olie per miljoen delen water in volume;

30. *dat wordt gebouwd*, een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

31. *olierestanten (oliedrab)*, overgebleven afgewerkte oliën ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van een schip zoals bijvoorbeeld restanten ontstaan bij het reinigen van brandstof of smeerolie voor hoofd- of hulpwerktuigen, afgescheiden afgewerkte olie uit filterapparatuur, afgewerkte olie opgevangen in lekbakken en afgewerkte hydraulische olie en smeerolie.

32. *tank voor olierestanten (oliedrab)*, een tank waarin olierestanten (oliedrab) worden opgeslagen en waaruit oliedrab rechtstreeks kan worden verwijderd door middel van de standaardaansluiting voor afgifte of een ander goedgekeurd middel voor het verwijderen.

33. *oliehoudend lenswater*, water dat verontreinigd kan zijn met olie afkomstig van bijvoorbeeld lekkages of onderhoudswerkzaamheden in machineruimten. Iedere vloeistof die in de lensinrichting, met inbegrip van de lensputten, lensleidingen, tanktop of lenswaterverzamel tanks terecht komt, wordt beschouwd als oliehoudend lenswater.

34. *verzamel tank voor oliehoudend lenswater*, een tank waarin oliehoudend lenswater wordt verzameld voordat het wordt geloosd, overgepompt of verwijderd.

35. *Audit*, een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.

36. *Auditprogramma*, het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.

37. *Implementatiecode*, de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).

38. *Auditnorm*, de Implementatiecode.

Voorschrift 2. Toepassing

- 1.** Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen.
- 2.** Voor andere schepen dan olietankschepen die zijn uitgerust met laadruimten, gebouwd en gebruikt voor het vervoer van olie in bulk, met een totaal laadvermogen van 200 m³ of meer, gelden de eisen van de voorschriften 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 en 36 van deze Bijlage voor olietankschepen ook voor de constructie en het gebruik van die laadruimten, met dien verstande dat, ingeval het totale laadvermogen minder is dan 1000 m³, de bepalingen van voorschrift 34.6 van deze Bijlage kunnen worden toegepast in plaats van de voorschriften 29, 31 en 32.
- 3.** Ingeval een lading die valt onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag wordt vervoerd in een laadruimte van een olietankschip, zijn de desbetreffende eisen van Bijlage II van dit Verdrag ook van toepassing.
- 4.** De vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt of andere producten waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn, vervoeren, die vanwege hun fysieke eigenschappen een doeltreffende productwater scheiding en monitoring verhinderen, waarbij de regeling van het lozen van olie ingevolge voorschrift 34 van deze Bijlage plaatsvindt door het aan boord houden van restanten en de latere afgifte van al het verontreinigd tankwaswater aan ontvangstinrichtingen.
- 5.** Met inachtneming van de bepalingen van lid 6 van dit voorschrift, zijn de voorschriften 18.6 tot en met 18.8 van deze Bijlage niet van toepassing op een olietankschip, opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dat alleen wordt ingezet op bepaalde reizen tussen:
 - .1 havens of laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag; of
 - .2 havens of laad- of losplaatsen van Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, wanneer:
 - .1 de reis volledig binnen een bijzonder gebied plaatsvindt; of
 - .2 de reis volledig binnen andere door de Organisatie aangewezen grenzen plaatsvindt.
- 6.** De bepalingen van lid 5 van dit voorschrift zijn alleen van toepassing wanneer de havens of laad- of losplaatsen waar tijdens dergelijke reizen lading wordt geladen, zijn uitgerust met ontvangstinrichtingen die geschikt zijn voor de ontvangst en behandeling van al het ballast- en tankwaswater van olietankschepen die er gebruik van maken en aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - .1 behoudens de in voorschrift 4 van deze Bijlage bedoelde uitzonderingen, wordt al het ballastwater, met inbegrip van schoon ballastwater, en restanten van tankwaswater, aan boord gehouden en naar de ontvangstinrichtingen overgebracht en is de juiste aantekening in het Oliejournaal Deel II als vermeld in voorschrift 36 van deze Bijlage door de bevoegde havenautoriteit goedgekeurd;

.2 de Administratie en de Regeringen van de in de leden 5.1 of 5.2 van dit voorschrift bedoelde havenstaten hebben overeenstemming bereikt over de inzet van een olietankschip dat op of voor 1 juni 1982 is opgeleverd, als omschreven in voorschrift 1.28.3, op bepaalde reizen;

.3 de geschiktheid van de ontvangstinrichtingen, in overeenstemming met de relevante bepalingen van deze Bijlage, van de bovenbedoelde havens of laad- of losplaatsen, voor de toepassing van dit voorschrift, is goedgekeurd door de Regeringen van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag waarbinnen dergelijke havens of laad- of losplaatsen zich bevinden; en

.4 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie is aangetekend dat het olietankschip uitsluitend voor bepaalde reizen wordt ingezet.

Voorschrift 3. Vrijstellingen en ontheffingen

1. Schepen zoals draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, nabij de oppervlakte drijvende vaartuigen, onderwatervaartuigen, waarop, gezien hun constructie, de toepassing van de bepalingen van de Hoofdstukken 3 en 4 van deze Bijlage met betrekking tot constructie en uitrusting onredelijk of onuitvoerbaar zou zijn, kunnen door de Administratie van de toepassing van deze bepalingen worden vrijgesteld, mits de constructie en de uitrusting van het schip gelijkwaardige bescherming bieden tegen verontreiniging door olie, zulks gelet op de dienst waarvoor het is bestemd.
2. De bijzonderheden betreffende een dergelijke door de Administratie verleende vrijstelling worden vermeld in het certificaat als bedoeld in voorschrift 7 van deze Bijlage.
3. De Administratie die een dergelijke vrijstelling verleent, stelt de Organisatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen negentig dagen na de verlening, in kennis van de bijzonderheden daarvan alsmede van de redenen daarvoor; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij dit Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.
4. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage, voor elk olietankschip dat uitsluitend reizen maakt van 72 uur of korter en binnen 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land, mits het olietankschip uitsluitend wordt ingezet voor reizen tussen havens en laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag. Aan een dergelijke ontheffing is de voorwaarde verbonden dat het olietankschip alle oliehoudende mengsels aan boord houdt om deze naderhand bij ontvangstinrichtingen af te leveren en dat de Administratie vaststelt dat de inrichtingen waar dergelijke oliehoudende mengsel worden ontvangen, geschikt zijn.
5. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van de voorschriften 31 en 32 van deze Bijlage voor olietankschepen anders dan die bedoeld in lid 4 van dit voorschrift in gevallen waarin:
 - .1 het tankschip een olietankschip is dat op of voor 1 juni 1982 is opgeleverd, als omschreven in voorschrift 1.28.3, met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, als bedoeld in voorschrift 2.5 van deze Bijlage, dat uitsluitend wordt ingezet voor

bepaalde reizen, en aan de voorwaarden omschreven in voorschrift 2.6 van deze Bijlage is voldaan; of

.2 het tankschip uitsluitend wordt ingezet voor een of meer van de volgende categorieën reizen:

.1 reizen binnen bijzondere gebieden; of

.2 reizen binnen 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land buiten bijzondere gebieden wanneer de tanker wordt ingezet voor:

.1 reizen tussen havens of laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag; of

.2 beperkte reizen als door de Administratie bepaald en met een duur van 72 uur of minder;

mits aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

.3 alle oliehoudende mengsels worden aan boord gehouden om naderhand te worden afgeleverd bij ontvangstinrichtingen;

.4 ter zake van in lid 5.2.2 van dit voorschrift omschreven reizen, heeft de Administratie bepaald dat geschikte ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn voor de ontvangst van dergelijke oliehoudende mengsels in de havens of laad- of losplaatsen voor het laden van olie die het olietankschip aandoet;

.5 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie is aangetekend dat het olietankschip uitsluitend voor een of meer van de in de leden 5.2.1 en 5.2.2 vermelde categorieën reizen wordt ingezet; en

.6 de hoeveelheid, tijd en de loshaven worden in het Oliejournaal vermeld.

6. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van voorschrift 28(6) aan de volgende olietankschepen indien deze worden geladen in overeenstemming met de door de Administratie goedgekeurde voorwaarden, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen:

.1. olietankschepen die voor specifieke doelen worden ingezet en een beperkt aantal verschillende beladingstoestanden kennen, zodanig dat alle verwachte omstandigheden zijn goedgekeurd in de stabiliteitsgegevens die aan de kapitein worden verstrekt in overeenstemming met voorschrift 28(5);

.2. olietankschepen waarbij de verificatie van de stabiliteit op afstand plaatsvindt met een door de Administratie goedgekeurd middel;

.3. olietankschepen die zijn geladen binnen een goedgekeurde bandbreedte van beladingstoestanden; of

.4. olietankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016 die zijn voorzien van goedgekeurde beperkende KG/GM-krommen waarin rekening is gehouden met

alle toepasselijke vereisten ten aanzien van stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand.

Voorschrift 4. Uitzonderingen

De voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

.1 het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden; of

.2 het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:

.1 mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en

.2 uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of

.3 het lozen in zee van oliehoudende stoffen met toestemming van de Administratie, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsincidenten te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsgebied beoogd wordt de lozing te doen plaatsvinden.

Voorschrift 5. Gelijkwaardige voorzieningen

1. De Administratie mag het aanbrengen van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur in een schip toestaan dan die welke in deze Bijlage worden vereist, mits dergelijke onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur ten minste even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage worden vereist. Deze bevoegdheid van de Administratie strekt zich niet uit tot de vervanging van operationele werkwijzen ter uitvoering van de controle op het lozen van olie, als gelijkwaardig aan die vormen van ontwerp en constructie als voorgeschreven in deze Bijlage.
2. De Administratie die het aanbrengen in een schip toestaat van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die welke in deze Bijlage worden vereist, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij dit Verdrag, ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

HOOFDSTUK 2. ONDERZOEKEN EN CERTIFICERINGEN

Voorschrift 6. Onderzoeken

1. Alle olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer, alsmede alle andere schepen met een brutotonnage van 400 of meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

.1 een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist ingevolge voorschrift 7 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit omvat een volledig onderzoek van de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen voor zover het schip onder deze Bijlage valt. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage;

.2 een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 10.2.2, 10.5, 10.6 of 10.7 van deze Bijlage van toepassing is. Dit hernieuwde onderzoek moet zodanig zijn dat gewaarborgd wordt dat de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage;

.3 een tussentijds onderzoek binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, dat in de plaats treedt van een van de jaarlijkse onderzoeken voorgeschreven in lid 1.4 van dit voorschrift. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat gewaarborgd wordt dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen, met inbegrip van de systemen voor het bewaken en regelen van het lozen van olie en voor het wassen van tanks met ruwe olie, de olie-waterafscheider en de oliefiltersystemen, volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage en in goede staat verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 7 of 8 van deze Bijlage;

.4 een jaarlijks onderzoek binnen drie maanden voor of na elke verjaardatum van het certificaat, met inbegrip van een algemene inspectie van de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen als bedoeld in lid 1.1 van dit voorschrift teneinde vast te stellen of de toestand ervan is gehandhaafd in overeenstemming met de leden 4.1 en 4.2 van dit voorschrift en of zij geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Deze jaarlijkse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 7 of 8 van deze Bijlage; en

.5 een algeheel of gedeeltelijk aanvullend onderzoek dient, al naar gelang de omstandigheden, te worden uitgevoerd na een reparatie naar aanleiding van de in lid 4.3 van dit voorschrift voorgeschreven onderzoeken, of telkens wanneer belangrijke reparaties of vervangingen zijn verricht. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de noodzakelijke reparaties of vervangingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de deskundigheid waarmee zij zijn uitgevoerd in alle opzichten toereikend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de voorschriften van deze Bijlage.

- 2.** De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid 1 van dit voorschrift teneinde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

3.1 Onderzoeken van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan de onderzoeken evenwel toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde inspecteurs, hetzij door haar erkende organisaties. Deze organisaties, met inbegrip van classificatiebureaus, worden door de Administratie gemachtigd in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag en met de Code voor Erkende Organisaties (RO-Code), die bestaat uit een deel 1 en deel 2 (waarvan de bepalingen als verplicht worden aangemerkt) en een deel 3 (waarvan de bepalingen als aanbeveling worden aangemerkt), zoals aangenomen door de Organisatie bij resolutie [MEPC.237(65)], eventueel als gewijzigd door de Organisatie, mits:

- .1 wijzigingen van deel 1 en deel 2 van de RO-Code worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op deze Bijlage;
- .2 wijzigingen van deel 3 van de RO-Code worden aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met haar reglement van orde; en
- .3 de in .1 en .2 bedoelde eventuele wijzigingen die worden aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu identiek zijn en tegelijkertijd in werking treden of van kracht worden, al naargelang van toepassing.

3.2 Een Administratie die inspecteurs aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van onderzoeken als omschreven in lid 3.1 van dit voorschrift, dient iedere benoemde inspecteur of erkende organisatie ten minste te machtigen om:

- .1 reparaties aan een schip te verlangen; en
- .2 onderzoeken uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten van een havenstaat hierom verzoeken.

De Administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de benoemde inspecteurs of erkende organisaties gedelegeerde bevoegdheden die deze ten behoeve van hun functionarissen doorgeeft aan de Partijen bij dit Verdrag.

3.3 Wanneer een benoemde inspecteur of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van een schip of zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat of zodanig is dat het schip ongeschikt is om naar zee te vertrekken zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu te vormen, dient deze inspecteur of organisatie onverwijld te verzekeren dat corrigerende maatregelen worden getroffen en de Administratie te zijner tijd op de hoogte te stellen. Indien dergelijke corrigerende maatregelen niet worden getroffen, dient het certificaat te worden ingetrokken en de Administratie onverwijld te worden ingelicht; indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat eveneens onverwijld te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een benoemde inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de

havenstaat waar het schip ligt, heeft ingelicht, dient de Regering van de betrokken havenstaat deze ambtenaar, inspecteur of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit voorschrift te vervullen. Wanneer toepasselijk, dient de Regering van de betrokken havenstaat erop toe te zien dat het schip niet naar zee vertrekt indien het een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu vormt noch de haven kan verlaten met het doel naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te gaan.

3.4 In alle gevallen staat de betrokken Administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van het onderzoek en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.

4.1 De toestand van het schip en zijn uitrusting dienen zodanig te worden onderhouden dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit Verdrag om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee te vertrekken.

4.2 Nadat een onderzoek van het schip uit hoofde van lid 1 van dit voorschrift is voltooid, mogen er, afgezien van de directe vervanging van uitrusting of installaties, geen wijzigingen worden aangebracht in de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop het onderzoek betrekking had, zonder dat de Administratie haar goedkeuring heeft verleend.

4.3 Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of gebreken worden geconstateerd waardoor de integriteit van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting waarop deze Bijlage van toepassing is, wezenlijk worden aangetast, rapporteert de kapitein of eigenaar van het schip dit zo spoedig mogelijk aan de Administratie, de erkende organisatie of de benoemde inspecteur die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat; deze ziet erop toe dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een onderzoek als vereist op grond van lid 1 van dit voorschrift noodzakelijk is. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dient de kapitein of de eigenaar eveneens onverwijld de bevoegde autoriteiten van de havenstaat in te lichten en dient de benoemde inspecteur of de erkende organisatie na te gaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 7. Afgifte van of aantekening op het certificaat

- 1.** Na een eerste onderzoek of een hernieuwd onderzoek overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 6 van deze Bijlage wordt een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie afgegeven aan elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer alsmede aan elk ander schip met een brutotonnage van 400 of meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag.
- 2.** Dit certificaat wordt afgegeven of hierop wordt een aantekening geplaatst hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar naar behoren gemachtigde personen of organisaties. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift 8. Afgifte van of aantekening op een certificaat door een andere Regering

1. De Regering van een Partij bij het Verdrag kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek doen ontwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie afgeven, of machtigen tot afgifte hiervan en in voorkomend geval een aantekening plaatsen, of machtigen tot het plaatsen van een aantekening, op dat certificaat aan boord van het schip, overeenkomstig deze Bijlage.
2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.
3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde kracht en wordt op dezelfde wijze erkend als het certificaat dat is afgegeven krachtens voorschrift 7 van deze Bijlage.
4. Er wordt geen Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is.

Voorschrift 9. Model van het certificaat

Het Internationaal certificaat voor voorkoming van verontreiniging door olie wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in Aanhangsel II bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

Voorschrift 10. Geldigheidsduur en geldigheid van het certificaat

1. Een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgesteld tijdvak, dat evenwel niet langer is dan vijf jaar.
- 2.1 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid binnen drie maanden voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat, niettegenstaande het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat.
- 2.2 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is voltooid tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
- 2.3 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid meer dan drie maanden voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

3. Indien een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak korter dan vijf jaar kan de Administratie de geldigheid van het certificaat tot na de datum van verstrijken verlengen tot het in lid 1 van dit voorschrift aangegeven maximumtijdvak, mits de onderzoeken bedoeld in voorschrift 6, leden 1.3 en 1.4 van deze Bijlage, die van toepassing zijn wanneer een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak van vijf jaar, naar behoren worden verricht.
4. Indien een hernieuwd onderzoek is voltooid en een nieuw certificaat niet kan worden afgegeven of aan boord van het schip geplaatst vóór de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, kan de door de Administratie gemachtigde persoon of organisatie een aantekening op het bestaande certificaat plaatsen en wordt dit certificaat als geldig aanvaard voor een nieuw tijdvak dat niet langer mag zijn dan vijf maanden na de datum van verstrijken.
5. Indien een schip op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven ligt waar het dient te worden onderzocht, kan de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, maar deze verlenging geschiedt uitsluitend om het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het dient te worden onderzocht te voltooien en dan uitsluitend in gevallen waarin het juist en redelijk voorkomt zulks te doen. Geen enkel certificaat mag worden verlengd met meer dan drie maanden en geen enkel schip waarvan het certificaat wordt verlengd, is na aankomst in de haven waar het dient te worden onderzocht, gerechtigd op grond van deze verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging geschiedde.
6. Voor een certificaat afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan door de Administratie ten hoogste één maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging geschiedde.
7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de Administratie, behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in de leden 2.2, 2.5 of 2.6 van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.
8. Indien een jaarlijks of tussentijds onderzoek is voltooid vóór het in voorschrift 6 van deze Bijlage aangegeven tijdvak:
 - .1 wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop het onderzoek werd voltooid;
 - .2 wordt het in voorschrift 6.1 van deze Bijlage voorgeschreven volgende jaarlijkse of tussentijdse onderzoek voltooid met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen met inachtneming van de nieuwe verjaardatum; en

.3 kan de datum van verstrijken onveranderd blijven mits er een of meer jaarlijkse of tussentijdse onderzoeken, naar gelang van het geval, zijn verricht zodat de maximale tussenpozen tussen de in voorschrift 6.1 van deze Bijlage voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.

9. Een ingevolge de voorschriften 7 of 8 van deze Bijlage afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

.1 indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn voltooid binnen de termijnen vermeld in voorschrift 6.1 van deze Bijlage;

.2 indien op het certificaat geen aantekening is geplaatst in overeenstemming met de voorschriften 6.1.3 of 6.1.4 van deze Bijlage; of

.3 bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip volledig voldoet aan de vereisten van de voorschriften 6.4.1 en 6.4.2 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie afschriften van het certificaat dat het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

Voorschrift 11. Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere Partij wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of voldaan is aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord dienen te worden toegepast om luchtverontreiniging door schepen te voorkomen.
2. In de omstandigheden bedoeld in lid 1 van dit voorschrift, neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.
3. De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.
4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

HOOFDSTUK 3. VEREISTEN TEN AANZIEN VAN MACHINERUIMTEN VAN ALLE SCHEPEN

DEEL A. BOUW

Voorschrift 12. Tanks voor olierestanten (oliedrab)

- 1.** Elk schip met een brutotonnage van 400 ton of meer dient te worden uitgerust met een of meer tanks met een capaciteit die, gezien het type machines en de duur van de reis, toereikend is voor het opvangen van olierestanten (oliedrab) die niet op enige andere wijze kunnen worden behandeld overeenkomstig de voorschriften van deze Bijlage.
- 2.** Olierestanten (oliedrab) kunnen rechtstreeks uit de tank(s) voor olierestanten (oliedrab) worden verwijderd door middel van de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte of een ander goedgekeurd middel voor het verwijderen. De tank(s) voor olierestanten (oliedrab):
 - .1.** worden voorzien van een speciale afgiftepomp die rechtstreeks moet kunnen aanzuigen uit de tank(s) voor olierestanten (oliedrab); en
 - .2.** hebben geen aansluitingen voor afgifte op het lensstelsel, de verzameltank(s) voor oliehoudend lenswater, de tanktop of de olie-waterafscheiders met dien verstande dat de tank(s) voorzien kan/kunnen zijn van aftappunten, met handmatig bediende zelfsluitende kleppen en inrichtingen voor een daaropvolgende visuele controle van het bezonken water, die op een verzameltank voor oliehoudend lenswater of lensput uitkomen, of een alternatieve inrichting, mits een dergelijke inrichting niet rechtstreeks op het lensleidingsstelsel aansluit.
- 3.** Pijpleidingen naar en vanaf tanks voor olierestanten (oliedrab) dienen geen andere rechtstreekse aansluiting overboord te hebben dan de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte.
- 4.** Voor schepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen tanks voor olierestanten zodanig te zijn ontworpen en gebouwd dat de reiniging ervan en de afgifte van restanten bij ontvangstinrichtingen worden vergemakkelijkt. Schepen die op of voor 31 december 1979 worden opgeleverd, als omschreven in voorschrift 1.28.1, voldoen voor zover redelijk en uitvoerbaar aan dit vereiste.

Voorschrift 12A. Bescherming van brandstofolietanks

- 1.** Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m³ en meer waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 augustus 2010, zoals omschreven in voorschrift 1.28.9 van deze Bijlage.
- 2.** De toepassing van dit voorschrift bij het bepalen van de locatie van tanks die gebruikt worden voor het vervoer van brandstofolie heeft geen voorrang boven de toepassing van voorschrift 19 van deze Bijlage.
- 3.** Voor de toepassing van dit Voorschrift zijn de volgende begripsomschrijvingen van toepassing:
 - .1.** „brandstofolie”, elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpmachines van het schip dat dergelijke olie aan boord heeft.

- .2. „diepgang op de lastlijn (d_s)”: de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig het aan het schip toegekende zomervrijboord.
- .3. „diepgang bij leeg schip” is de midscheepse diepgang naar de mal gemeten overeenkomstig het leeg gewicht.
- .4. „Diepgang op de partiële lastlijn (d_p)” is de diepgang bij leeg schip plus 60% van het verschil tussen de diepgang bij leeg schip en de diepgang op de lastlijn (d_s). De diepgang op de partiële lastlijn (d_p) wordt gemeten in meters.
- .5. „Waterlijn d_B ”: de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig 30% van holte D_s .
- .6. „Breedte B_s ”: de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de diepste lastlijn d_s .
- .7. „Breedte B_B ”: de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de waterlijn d_B .
- .8. „Holte D_s ”: de holte naar de mal, in meters, midscheeps gemeten op het boendek in de zijde. Voor de toepassing van dit onderdeel wordt onder „bovendek” verstaan het bovenste dek tot hetwelk de waterdichte dwarsschotten, uitgezonderd de achterpiekschotten, zijn opgetrokken.
- .9. „Lengte L ”: 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kiel, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is.

Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, dient de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de constructiewaterlijn te worden genomen. De lengte L wordt gemeten in meters.
- .10. „Breedte B ”: de grootste breedte van het schip in meters, midscheeps gemeten op de buitenkant van de spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal.
- .11. „Brandstofolietank”: een tank waarin olie wordt vervoerd, uitgezonderd tanks die bij normale bedrijfsvoering geen brandstofolie zouden bevatten, zoals overlooptanks.
- .12. „Kleine brandstofolietank”: een brandstofolietank met een maximale individuele capaciteit van ten hoogste 30 m³.
- .13. „ C ”: het totale volume aan brandstofolie van het schip, met inbegrip van het volume van kleine brandstofolietanks, in m³ bij een tankvulling van 98%.
- .14. „Brandstofoliecapaciteit”: het volume van een tank in m³, bij een tankvulling van 98%.

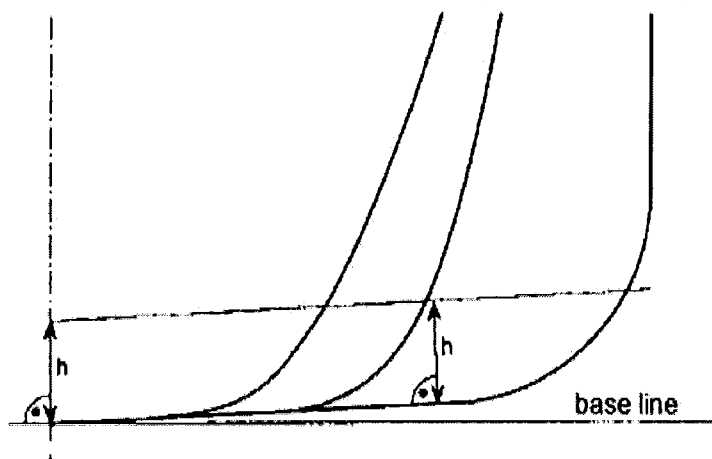
4. De bepalingen van dit voorschrift zijn van toepassing op alle brandstofolietanks uitgezonderd kleine brandstofolietanks, zoals omschreven in 3.12, mits de totale capaciteit van deze niet meegerekende tanks ten hoogste 600 m³ bedraagt.
5. De capaciteit van individuele brandstofolietanks mag ten hoogste 2.500 m³ bedragen.
6. Bij schepen, anders dan hefbooreilanden, met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m³ of meer dienen de brandstofolietanks zodanig geplaatst te zijn dat de tanks zich bevinden boven de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating, nergens minder dan afstand h, zoals hieronder vermeld:

$$h = B/20 \text{ m of,}$$

$$h = 2,0 \text{ m, naargelang welk getal het kleinst is.}$$

De minimumwaarde van $h = 0,76 \text{ m}$.

In het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim dient de grenslijn van de brandstofolietank parallel te lopen aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 - Grenslijnen van brandstofolietanks ten behoeve van lid 6

7. Bij schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m³ of meer maar minder dan 5.000 m³, dienen de brandstofolietanks zodanig te zijn geplaatst dat zij zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens op een kleinere afstand dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 2, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20.000 \text{ m}$$

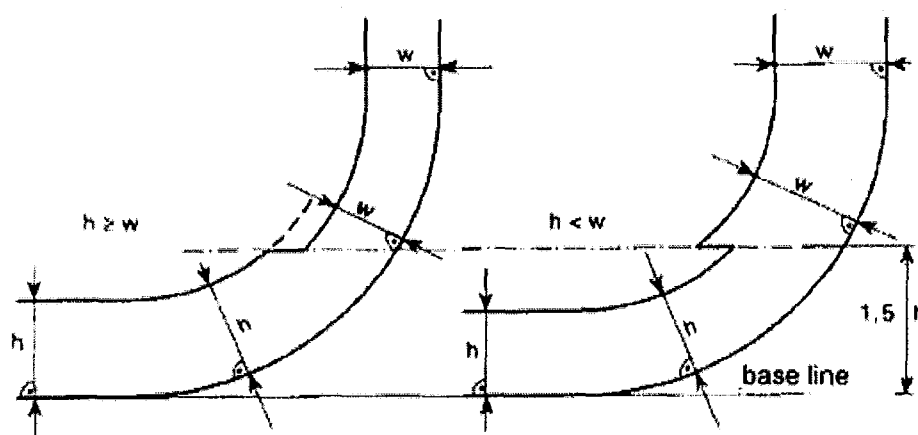
De minimumwaarde van $w = 1,0 \text{ m}$; voor individuele tanks met een brandstofoliecapaciteit van minder dan 500 m³ bedraagt de minimumwaarde echter 0,76 m.

8. Bij schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 5.000 m³ of meer dienen de brandstofolietanks zodanig te zijn geplaatst dat zij zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens op een kleinere afstand dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 2, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:

$$w = 0,5 + C/20.000 \text{ m of}$$

$w = 2,0 \text{ m}$, naargelang welk getal het kleinst is.

De minimumwaarde van $w = 1,0 \text{ m}$.



Figuur 2 - Grenslijnen van brandstofolietanks ten behoeve van lid 7 en 8

9. Brandstofolieleidingen die zich op een geringere hoogte dan h , zoals omschreven in lid 6, van het scheepsvlak bevinden of op een kleinere afstand dan w , zoals omschreven in lid 7 en 8, van de zijde van het schip, dienen te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluutmiddelen in of vlak naast de brandstofolietank. Deze afsluiters moeten vanuit een gemakkelijk toegankelijke gesloten ruimte kunnen worden bediend; deze ruimte moet vanaf de navigatiebrug of vanaf de plaats van waar de bediening van de voortstuwingsmachines plaatsvindt, kunnen worden bereikt zonder blootgestelde vrijboord- of opbouwdekken te betreden. Wanneer het systeem voor afstandsbediening defect raakt (defect in gesloten stand) dienen de afsluiters gesloten te worden en op zee gesloten te blijven op elk moment waarop de tank brandstofolie bevat; zij mogen evenwel worden geopend tijdens het verpompen van brandstofolie.

10. Zuigputten in brandstofolietanks kunnen uitsteken in de dubbele bodem onder de grenslijn die wordt bepaald door de afstand h , op voorwaarde dat die putten zo klein zijn als praktisch mogelijk is en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating niet minder bedraagt dan $0,5 h$.

11. In plaats van aan het bepaalde in lid 6 en lid 7 of 8, kunnen schepen ook voldoen aan de onderstaande norm inzake de onbedoelde uitstroming van olie:

- .1. Het niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie in geval van een aanvaring of stranding wordt als volgt beoordeeld op basis van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:

$O_M < 0,0157 - 1,14E-6 AC$	voor $600 \text{ m}^3 \leq C < 5.000 \text{ m}^3$
$O_M \leq 0,010$	voor $C \geq 5.000 \text{ m}^3$

waarbij:

O_M = gemiddelde-olieuitstroomparameter

C = totale brandstofolievolume

- .2. De volgende algemene aanname is van toepassing bij de berekening van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:

- .1. Het schip wordt geacht te zijn geladen tot op de diepgang op de partiële lastlijn (d_p) zonder trim of slagzij;
- .2. alle brandstofolietanks worden geacht geladen te zijn tot 98% van hun volume;
- .3. de nominale dichtheid van de brandstofolie (ρ_n) wordt over het algemeen gesteld op $1,000 \text{ kg/m}^3$. Indien de dichtheid van de brandstofolie specifiek tot een lagere waarde beperkt wordt, mag deze lagere waarde worden toegepast; en
- .4. ten behoeve van deze uitstromingsberekeningen, wordt de permeabiliteit van elke brandstofolietank op 0,99 gesteld, tenzij anderszins vastgesteld.

- .3. Het combineren van de olie-uitstroomparameters geschiedt op basis van de volgende aannames:

- .1. De gemiddelde olie-uitstroom wordt afzonderlijk berekend voor zijschade en voor bodemschade en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd in een niet-dimensionale olie-uitstroomparameter O_M :

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

waarbij:

O_{MS} = gemiddelde uitstroom bij zijschade, in m^3 ;

O_{MB} = gemiddelde uitstroom bij bodemschade, in m^3 ;

C = totaal brandstofolievolume.

- .2. Bij bodemschade wordt de gemiddelde uitstroomwaarde afzonderlijk berekend voor een getij van 0,0 m en -2,5 m en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd:

waarbij:

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

$O_{MB(0)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van 0,0 m; en

$O_{MB(2.5)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van -2,5 m in m^3 .

- .4. De gemiddelde uitstroom bij zijschade O_{MS} wordt als volgt berekend:

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

waarbij:

i = elke desbetreffende brandstofolietank;

n = het totale aantal brandstofolietanks;

$P_{S(i)}$ = de kans op doorboring van brandstofolietank i als gevolg van zijschade, berekend in overeenstemming met lid 11.6 van dit voorschrift;

$O_{S(i)}$ = de uitstroom, in m^3 , bij zijschade aan brandstofolietank i , die wordt verondersteld gelijk te zijn aan het totale volume in brandstofolietank i bij een tankvulling van 98%.

- .5. De gemiddelde uitstroom bij bodemschade wordt voor elk getij op de volgende wijze berekend:

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

waarbij:

i = elke desbetreffende brandstofolietank;

n = het totale aantal brandstofolietanks;

$P_{B(i)}$ = de kans op doorboring van brandstofolietank i als gevolg van bodemschade, berekend in overeenstemming met lid 11.7 van dit voorschrift;

$O_{B(i)}$ = de uitstroom uit brandstofolietank i , in m^3 , berekend in overeenstemming met lid 11.5.3 van dit voorschrift; en

$C_{DB(i)}$ = factor om rekening te houden met olie-opvang als omschreven in lid 11.5.4.

$$O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} [m^3]$$

waarbij:

i , n $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = zoals hierboven onder .1 omschreven

$O_{B(i)}$ = de uitstroom uit brandstofolietank i , in m^3 , na getijdeverandering.

- .3.** De olie-uitstroom $O_{B(i)}$ voor elke brandstofolietank wordt berekend op basis van drukbalansprincipes, in overeenstemming met de volgende aannames:

- .1.** Het schip wordt verondersteld te zijn gestrand met een trim en helling van nihil, waarbij de diepgang bij stranding voorafgaande aan de getijdeverandering gelijk is aan de diepgang op de partiële lastlijn dP .
- .2.** Het brandstofolieniveau na schade wordt als volgt berekend:

$$h_F = \{(dP + t_C - Z_l)(\rho_S)\} / \rho_n$$

waarbij:

h_F = de hoogte van de brandstofolie boven Z_l , in meters;

t_C = de getijdeverandering, in meters. Afnames van het getijde worden uitgedrukt als negatieve waarden;

Z_l = de hoogte van het laagste punt in de brandstofolietank boven de lijn van onderzijde spanten, in meters;

ρ_S = dichtheid van zeewater, gesteld op 1.025 kg/m^3 ; en

ρ_n = nominale dichtheid van de brandstofolie, zoals omschreven in 11.2.3.

- .3.** Bij tanks die door de vlakbeplating worden begrensd wordt de olie-uitstroom $O_{B(i)}$ gesteld op niet minder dan de volgende formule, evenwel niet meer dan de tankcapaciteit:

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

waarbij:

$H_w = 1,0 \text{ m}$, wanneer $Y_B = 0$

$H_w = B_B/50$ maar niet groter dan $0,4 \text{ m}$, wanneer Y_B groter is dan $B_B/5$ of $11,5 \text{ m}$, naargelang welk getal het kleinst is

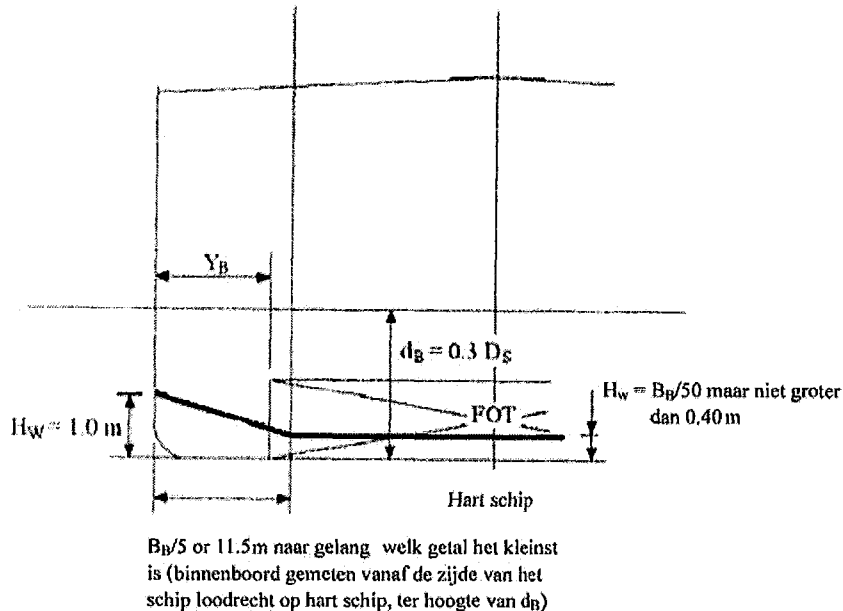
H_w wordt in opwaartse richting gemeten vanaf de lijn van het midscheepse vlak. In het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim, dient H_w te worden gemeten vanaf een lijn die parallel loopt aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals voor afstand „h” is weergegeven in figuur 1.

Voor Y_B -waarden buitenboord $B_B/5$ of $11,5 \text{ m}$, naargelang welk getal het kleinst is, dient H_w lineair te worden geïnterpoleerd.

Y_B = de minimumwaarde van Y_B over de lengte van de brandstofolietank, wanneer op elke plaats Y_B de afstand overdwars

tussen de zijbeplating bij waterlijn d_B en de tank op of onder waterlijn d_B is.

A = de maximale horizontale projectie van de oppervlakte van de brandstofolietank tot niveau HW vanaf de bodem van de tank.



Figuur 3 - Afmetingen voor de berekening van de minimale uitstroming van olie ten behoeve van lid 11.5.3.3

- .4. In het geval van bodemschade kan een deel van de uitstroom uit een brandstofolietank worden opgevangen in afdelingen anders dan olie-afdelingen. Dit effect wordt benaderd door toepassing van de factor $C_{DB(i)}$ op elke tank, waarbij uitgegaan wordt van het volgende:

$C_{DB(i)} = 0,6$ voor brandstofolietanks die aan de onderzijde begrensd worden door afdelingen anders dan olie-afdelingen;

$C_{DB(i)} = 1$ in andere gevallen.

- .6. De kans PS dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend:

.1. $PS = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

waarbij:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_r ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Si})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de verticale zone die wordt begrensd door Z_l en Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = de kans dat de schade zich overdwars uitbreidt tot na de door y gedefinieerde grens.

- .2.** P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} en P_{Sl} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 11.6.3, en P_{Sy} wordt berekend met behulp van de formules zoals vermeld in lid 11.6.3, waarbij:

P_{Sa} = de kans dat de schade volledig achter de locatie X_a/L gelegen is;

P_{Sf} = de kans dat de schade volledig voor de locatie X_f/L gelegen is;

P_{Sl} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.

P_{Su} = de kans dat de schade volledig boven de tank gelegen is; en

P_{Sy} = de kans dat de schade volledig buiten de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzungen X_a , X_f , Z_l , Z_u en y worden als volgt uitgewerkt:

X_a = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het achterste punt van de afdeling in kwestie, in meters;

X_f = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het voorste punt van de afdeling in kwestie, in meters;

Z_l = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het laagste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Wanneer Z_l groter is dan D_s , wordt Z_l gesteld op D_s ;

Z_u = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het hoogste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Wanneer Z_u groter is dan D_s , wordt Z_u gesteld op D_s ; en

y = de minimale horizontale afstand gemeten loodrecht op hart schip tussen de desbetreffende afdeling en de zijbeplating in meters [30] .

Ter plekke van de ronding van de kim hoeft geen rekening te worden gehouden met y onder een afstand h boven de basislijn, wanneer h minder is dan $B/10$, 3 meter of de bovenzijde van de tank.

.3. Kansentabel voor zijschade

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836

X_a/L	P_{Sa}	X_r/L	P_{Sr}	Z_i/D_s	P_{Si}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} wordt als volgt berekend:

$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s)$	voor $y/B_s \leq 0,05$
$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{(y/B_s) - 0,05\}$	voor $0,05 < y/B_s < 0,1$
$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1)$	voor $y/B_s \geq 0,1$
P_{Sy} mag niet groter zijn dan 1.	

.7. De kans P_B dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van bodemschade wordt als volgt berekend:

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

waarbij:

$P_{BL} = P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de dwarszone die wordt begrensd door Y_p en Y_s ; en

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = de kans dat de schade zich in verticale richting uitstrekt tot boven de door z gedefinieerde grens.

- .2. P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} en P_{Bs} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor bodemschade zoals vermeld in lid 11.7.3, en P_{Bz} wordt berekend met behulp van de formules zoals vermeld in lid 11.7.3, waarbij:

P_{Ba} = de kans dat de schade volledig achter plaats X_a/L gelegen is;

P_{Bf} = de kans dat de schade volledig voor plaats X_f/L gelegen is;

P_{Bp} = de kans dat de schade volledig aan bakboordzijde van de tank gelegen is;

P_{Bs} = de kans dat de schade volledig aan stuurboordzijde van de tank gelegen is; en

P_{Bz} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzings X_a , X_f , Y_p , Y_s en z worden als volgt uitgewerkt:

X_a en X_f zoals omschreven in 11.6.2;

Y_p = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste bakboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B , tot een verticaal vlak gelegen op $B_B / 2$ aan stuurboordzijde van hart schip;

Y_s = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste stuurboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B , tot een verticaal vlak gelegen op $B_B / 2$ aan stuurboordzijde van hart schip; en

z = de minimumwaarde van z over de lengte van de afdeling, waarbij z , op willekeurig welke plaats over de lengte, de verticale afstand is vanaf het laagste punt van de vlakbeplating op die lengtepositie tot het laagste punt van de afdeling op die lengtepositie.

- .3. Kansentabel voor bodemschade

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032

X_a/L	P_{Ba}	X_p/L	P_{Bp}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} wordt als volgt berekend:

$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s)$	voor $z/D_s \leq 0,1$
$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_s - 0,1)\}$	voor $z/D_s > 0,1$
P_{Bz} mag niet groter zijn dan 1.	

- .8.** Ten behoeve van onderhoud en inspectie dienen brandstofolietanks die niet grenzen aan de buitenhuid, te worden geplaatst op een afstand tot de vlakbeplating die niet minder mag bedragen dan de minimumwaarde h in lid 6 en een afstand tot de zijbeplating die niet minder mag bedragen dan de van toepassing zijnde minimumwaarde w in lid 7 of 8.

12. Bij het goedkeuren van het ontwerp en de bouw van schepen die moeten worden gebouwd in overeenstemming met de bepalingen van dit voorschrift, houden Administraties naar behoren rekening met de algemene veiligheidsaspecten, met inbegrip van de noodzaak van onderhoud en inspecties van zij- en dubbele-bodemtanks of -ruimten.

Voorschrift 13. Standaardaansluiting voor afgifte

Teneinde leidingen van de ontvangstinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepspijpleiding voor de afgifte van restanten afkomstig van machinekamerlensruimten en van tanks voor olierestanten (oliedrab), dienen beide leidingen te zijn voorzien van een standaardaansluiting voor afgifte overeenkomstig de volgende tabel:

Standaardafmetingen van flenzen voor aansluitingen voor afgifte

Omschrijving	Afmeting
Uitwendige flensdiameter	215 mm
Inwendige flensdiameter	Overeenkomstig de uitwendige diameter van de pijp
Diameter van de steekcirkel van de bouten	183 mm
Boutgaten	6 gaten van 22 mm diameter, aangebracht op onderling gelijke afstanden op een steekcirkel van bovengenoemde diameter met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek. De sleuven dienen 22 mm breed te zijn.
Flensdikte	20 mm
Bouten en moeren: aantal, diameter	6, elk met een diameter van 20 mm en van voldoende lengte
De flens is zo ontworpen dat er leidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 125 mm en dient van staal of ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens, tezamen met een geschikte pakking van oliebestendig materiaal, dient geschikt te zijn voor een werkdruk van 600 kPa.	

DEEL B. UITRUSTING

Voorschrift 14. Apparatuur voor het filtreren van olie

1. Behoudens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift dient elk schip met een brutotonnage van 400 of meer maar ten hoogste 10.000 te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan lid 6 van dit voorschrift. Een dergelijk schip dat in overeenstemming met voorschrift 16.2 ballastwater dat in brandstofolietanks aan boord wordt gehouden in zee mag lozen, dient aan lid 2 van dit voorschrift te voldoen.
2. Behoudens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift dient elk schip met een brutotonnage van 10.000 of meer te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan lid 7 van dit voorschrift.
3. Schepen zoals hotelschepen, opslagschepen, etc. die stilliggen, behoudens verplaatsingen van deze schepen waarbij geen lading wordt vervoerd, hoeven niet te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie. Dergelijke schepen worden uitgerust met een verzameltank die, ten genoegen van de Administratie, toereikend is voor het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater. Al het oliehoudend lenswater wordt aan boord gehouden om naderhand te worden afgegeven bij de ontvangstinrichtingen.
4. De Administratie waarborgt dat schepen met een brutotonnage van minder dan 400 zijn uitgerust, voor zover praktisch uitvoerbaar, met voorzieningen om olie of oliehoudende mengsels aan boord te houden of deze overeenkomstig de vereisten van voorschrift 15.6 van deze Bijlage te lozen.
5. De Administratie kan ontheffing van de vereisten van de leden 1 en 2 van dit voorschrift verlenen:
 - .1 voor schepen die uitsluitend reizen maken binnen bijzondere gebieden, of
 - .2 voor schepen die gecertificeerd zijn krachtens de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen (of die anderszins wat betreft omvang en ontwerp onder de reikwijdte van deze code vallen) die lijndiensten verrichten waarbij de heen- en terugreis in totaal niet meer dan 24 uur in beslag nemen, daaronder begrepen verplaatsingen van deze schepen waarbij geen passagiers of lading worden vervoerd,
 - .3 waarbij met betrekking tot de bepalingen van de bovenstaande twee onderdelen, aan de volgende vereisten dient te worden voldaan:
 - .1 de schepen zijn uitgerust met een verzameltank die, ten genoegen van de Administratie, toereikend is voor het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater;
 - .2 al het oliehoudend lenswater wordt aan boord gehouden om naderhand te worden afgegeven bij ontvangstinrichtingen;
 - .3 de Administratie heeft vastgesteld dat in een toereikend aantal havens of laad- of losplaatsen die de schepen aandoen, geschikte ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn om dergelijk oliehoudend lenswater in ontvangst te nemen;
 - .4 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, indien vereist, is aangetekend dat het schip uitsluitend reizen maakt binnen

bijzondere gebieden of dat het ten behoeve van dit voorschrift is aanvaard als hogesnelheidsvaartuig en de dienst is vastgesteld; en

.5 de hoeveelheid, tijd en de haven van lossen zijn genoteerd in het Oliejournaal Deel I.

6. Het ontwerp van de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde apparatuur voor het filtreren van olie dient door de Administratie te zijn goedgekeurd en zodanig te zijn dat het oliegehalte van elk oliehoudend mengsel dat na filtering in zee wordt geloosd niet meer bedraagt dan 15 eenheden per miljoen. Bij de beoordeling van het ontwerp van dergelijke apparatuur neemt de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht.

7. De in lid 2 van dit voorschrift genoemde apparatuur voor het filtreren van olie dient te voldoen aan lid 6 van dit voorschrift. De apparatuur dient daarnaast te worden voorzien van een alarmvoorziening die een signaal geeft wanneer dit gehalte niet gehandhaafd kan worden. Het systeem zal tevens worden uitgerust met voorzieningen die waarborgen dat de lozing van oliehoudende mengsels

onmiddellijk wordt stopgezet wanneer het oliegehalte van het effluent meer bedraagt dan 15 eenheden per miljoen. Bij de beoordeling van het ontwerp van dergelijke apparatuur neemt de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht.

DEEL C. REGELING VAN BEDRIJFSMATIGE LOZINGEN VAN OLIE

Voorschrift 15. Regeling van het lozen van olie

1. Overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 4 van deze Bijlage en de leden 2, 3 en 6 van dit voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen verboden.

A. Lozingen buiten bijzondere gebieden

2. Elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen met een brutotonnage van 400 of meer is verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

- .1 het schip is onderweg;
- .2 het oliehoudend mengsel wordt behandeld door apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan de vereisten van voorschrift 14 van deze Bijlage;
- .3 het oliegehalte van het onverdunde effluent bedraagt niet meer dan 15 delen per miljoen;
- .4 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
- .5 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.

B. Lozingen in bijzondere gebieden

3. Elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen met een brutotonnage van 400 of meer is verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

- .1 het schip vervolgt zijn vaarroute;
 - .2 het oliehoudend mengsel wordt behandeld door apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan de vereisten van voorschrift 14.7 van deze Bijlage;
 - .3 het oliegehalte van het onverdunde effluent bedraagt niet meer dan 15 delen per miljoen;
 - .4 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
 - .5 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.
- 4.** Ten aanzien van het Antarctisch gebied is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door welk schip dan ook verboden.
- 5.** Geen enkele bepaling in dit voorschrift belet een schip dat slechts gedurende een deel van zijn reis door een bijzonder gebied vaart lozingen te verrichten buiten een bijzonder gebied in overeenstemming met lid 2 van dit voorschrift.

C. Vereisten voor schepen met een brutotonnage van minder dan 400 in alle gebieden uitgezonderd het Antarctisch gebied

6. Bij een schip met een brutotonnage van minder dan 400, dienen olie en oliehoudende mengsels aan boord te worden gehouden om naderhand bij ontvangstinrichtingen te worden afgegeven of in zee te worden geloosd in overeenstemming met de volgende voorwaarden:

- .1 het schip is onderweg;
- .2 op het schip wordt met apparatuur gewerkt, waarvan het ontwerp door de Administratie is goedgekeurd, die waarborgt dat het oliegehalte van het onverdunde effluent niet meer bedraagt dan 15 delen per miljoen;
- .3 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
- .4 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.

D. Algemene vereisten

7. Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip of in het kielzog van dat schip, dienen de Regeringen van de Partijen bij dit Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijs in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten, om na te gaan of de bepalingen van dit voorschrift zijn overtreden. Bij het onderzoek

zal in het bijzonder worden gekeken naar de wind en de omstandigheden op zee, de gevolgde koers en snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.

8. Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen die worden aangewend om de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.
9. Olierestanten die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden om naderhand bij ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

Voorschrift 16. Gescheiden houden van olie en waterballast en vervoer van olie in voorpiektanks

1. Behalve zoals bepaald in het tweede lid van dit voorschrift, dient aan boord van schepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, met een brutotonnage van 4000 of meer, geen olietankschepen zijnde, en olietankschepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, met een brutotonnage van 150 of meer, geen ballastwater in een brandstofolietank te worden vervoerd.
2. Wanneer de noodzaak om grote hoeveelheden brandstofolie te voeren, het meevoeren van ander ballastwater dan schoon ballastwater in een brandstofolietank noodzakelijk maakt, dient dit ballastwater te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen of te worden geloosd in zee in overeenstemming met voorschrift 15 van deze Bijlage met gebruikmaking van de uitrusting omschreven in voorschrift 14.2 van deze Bijlage; dit dient te worden aangetekend in het Oliejournaal.
3. In een schip met een brutotonnage van 400 of meer, waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 januari 1982 of waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 juli 1982, mag geen olie worden vervoerd in een voorpiektank of een voor het aanvaringsschot gelegen tank.
4. Alle andere schepen dan die waarop de leden 1 en 3 van dit voorschrift van toepassing zijn, dienen voor zover redelijk en uitvoerbaar te voldoen aan het bepaalde in deze leden.

Voorschrift 17. Oliejournaal Deel I – Werkzaamheden in machineruimten

1. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, dient te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel I (Werkzaamheden in machineruimten). Het Oliejournaal, hetzij als onderdeel van het scheepsjournaal, hetzij anderszins, dient te zijn ingedeeld volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.
2. Het Oliejournaal Deel I dient, indien nodig voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende werkzaamheden aan boord plaatsvindt:

- .1 het ballasten of reinigen van brandstofolietanks;
 - .2 het lozen van verontreinigd ballastwater of reinigingswater uit brandstofolietanks;
 - .3 het verzamelen en verwijderen van olierestanten (olierestanten (oliedrab));
 - .4 het overboord lozen of anderszins verwijderen van lenswater dat zich in de machineruimten heeft verzameld; en
 - .5 het laden van brandstofolie of smeerolie in bulk.
3. In het geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 4 van deze Bijlage of in het geval van door ongevallen veroorzaakte of anderszins uitzonderlijke lozingen van olie die niet als uitzondering gelden volgens voornoemd voorschrift, dient in het Oliejournaal Deel I melding te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.
 4. Elke handeling beschreven in lid 2 van dit voorschrift dient onverwijld volledig te worden vermeld in het Oliejournaal Deel I en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elke verrichte handeling dient door de officier of officieren, belast met de leiding over de desbetreffende handeling, te worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. Op schepen die een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie hebben, dienen de aantekeningen in het Oliejournaal Deel I ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
 5. Elke storting van de apparatuur voor het filtreren van olie dient te worden aangetekend in het Oliejournaal Deel I.
 6. Het Oliejournaal Deel I dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip snel beschikbaar is voor inzage en wel, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het journaal dient gedurende een tijdvak van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.
 7. De bevoegde instantie van de Regering van een Partij bij dit Verdrag heeft het recht het Oliejournaal Deel I te controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift te maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein te verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal Deel I van het schip heeft gewaarmerkt, dient bij alle gerechtelijke procedures te worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van het Oliejournaal Deel I en de vervaardiging van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde instantie ingevolge de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.

HOOFDSTUK 4. VEREISTEN VOOR HET LADINGGEDEELTE VAN OLJETANKSCHEPEN

DEEL A. BOUW

Voorschrift 18. Gescheiden-ballasttanks

Olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982

1. Elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en elk productentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en dient te voldoen aan de leden 2, 3 en 4 of, indien van toepassing, aan lid 5 van dit voorschrift.

2. De capaciteit van de gescheiden-ballasttanks dient zodanig te worden bepaald dat het schip veilig kan varen tijdens ballastreizen zonder gebruik te hoeven maken van ladingtanks voor ballastwater, behoudens het bepaalde in de leden 3 of 4 van dit voorschrift. In alle gevallen dient de capaciteit van de gescheiden-ballasttanks echter ten minste zodanig te zijn dat in elke ballasttoestand op elk deel van de reis, met inbegrip van de toestand van ledig gewicht plus uitsluitend gescheiden ballast, de diepgang en trim van het schip aan de volgende voorwaarden voldoen:

.1 de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (md) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan:

$$d_m = 2.0 + 0.02L$$

.2 de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met de loodlijn verkregen door op de midscheepse diepgang (d_m) zoals bepaald in lid 2.1 van dit voorschrift, een trim achterover toe te passen van niet meer dan 0,015 L; en

.3 de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan noodzakelijk is voor de volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).

3. Ballastwater dient in geen geval in ladingtanks te worden vervoerd, behalve:

.1 tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd; en

.2 in uitzonderingsgevallen wanneer de bijzondere aard van de bedrijfsvoering van een olietankschip het noodzakelijk maakt meer ballastwater te vervoeren dan de ingevolge het tweede lid van dit voorschrift vereiste hoeveelheid, mits deze bedrijfsvoering van het olietankschip behoort tot de categorie van de uitzonderingsgevallen bepaald door de Organisatie.

Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in voorschrift 34 van deze Bijlage en er dient aantekening van te worden gemaakt in het Oliejournaal Deel II zoals bedoeld in voorschrift 36 van deze Bijlage.

4. Wanneer het ruwe-olietankschepen betreft, mag de ingevolge lid 3 van dit voorschrift toegestane extra ballast alleen worden vervoerd in ladingtanks wanneer deze overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 35 van deze Bijlage vóór vertrek uit een loshaven of ligplaats zijn gewassen volgens de ruwe-oliewasmethode.
5. Niettegenstaande de bepalingen van lid 2 van dit voorschrift dienen de gescheiden-ballasttoestanden van olietankschepen met een lengte van minder dan 150 meter ten genoegen van de Administratie te zijn.

Ruwe-olietankers met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982

6. Behoudens het bepaalde in lid 7 van dit voorschrift, dient elk olietankschip met een draagvermogen van 40.000 ton of meer opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift.
7. De in lid 6 van dit voorschrift bedoelde ruwe-olietankschepen mogen, in plaats van te zijn voorzien van gescheiden tanks, voor het reinigen van ladingtanks gebruik maken van de ruwe-oliewasmethode overeenkomstig de voorschriften 33 en 35 van deze Bijlage, tenzij het ruwe-olietankschip bestemd is voor het vervoer van ruwe olie die niet geschikt is voor deze methode van wassen.

Productentankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982

8. Elk productentankschip met een draagvermogen van 40.000 ton of meer opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift, of, naar keuze, gebruik te maken van de aangewezen schone-ballasttankmethode overeenkomstig de volgende bepalingen:

.1 Het productentankschip dient voldoende tankcapaciteit te bezitten, uitsluitend bestemd voor het vervoeren van schone ballast als omschreven in voorschrift 1.17 van deze Bijlage, om aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift te voldoen.

.2 De voorzieningen en werkwijze voor aangewezen schone-ballasttanks dienen te voldoen aan de door de Administratie vastgestelde vereisten. Deze vereisten omvatten ten minste alle bepalingen van de herziene Specificaties voor olietankschepen met aangewezen schone-ballasttanks, door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.495(XII).

.3 Het productentankschip dient te worden uitgerust met een oliegehaltemeter, goedgekeurd door de Administratie op basis van de door de Organisatie aanbevolen specificaties, die controle van het oliegehalte van hetgeen geloosd wordt mogelijk te maken.

.4 Op elk productentankschip dat gebruik maakt van aangewezen schone-ballasttanks dient een Handboek aangewezen schone-ballasttanks aanwezig te zijn, waarin het systeem en de werkwijze staan beschreven. Dit Handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en dient alle informatie te bevatten die in de in lid 8.2 van dit voorschrift bedoelde Specificaties is opgenomen. Wanneer een

wijziging wordt aangebracht die van invloed is op het systeem van aangewezen schone-ballasttanks, dient het Handboek dienovereenkomstig te worden aangepast.

Een olietankschip aangemerkt als olietankschip met gescheiden-ballasttanks

9. Elk olietankschip dat overeenkomstig het bepaalde in lid 1, 6 of 8 van dit voorschrift niet hoeft te worden voorzien van gescheiden-ballasttanks, kan evenwel worden aangemerkt als olietankschip met gescheiden-ballasttanks mits het voldoet aan de vereisten van de leden 2 en 3, of indien van toepassing, aan lid 5 van dit voorschrift.

Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982 met speciale ballastvoorzieningen

10. Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, met speciale ballastvoorzieningen.

.1 Wanneer een olietankschip opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, zodanig is gebouwd of op een zodanige manier wordt gebruikt dat te allen tijde wordt voldaan aan de vereisten van minimum diepgang en trim zoals aangegeven in lid 2 van dit voorschrift zonder dat ballastwater gebruikt behoeft te worden, wordt de tanker geacht te voldoen aan de vereisten betreffende gescheiden-ballasttanks genoemd in lid 6 van dit voorschrift, mits aan alle navolgende voorwaarden is voldaan:

.1 de werkwijzen en ballastvoorzieningen zijn goedgekeurd door de Administratie;

.2 tussen de Administratie en de Regeringen van de havenstaten die Partij zijn bij dit Verdrag is overeenstemming bereikt betreffende de vereisten aangaande de diepgang en de trim die door de werkwijze worden verkregen; en

.3 op het Internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie dient te zijn aangetekend dat het olietankschip met speciale ballastvoorzieningen vaart.

.2 Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in voorschrift 34 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage; er dient aantekening van te worden gemaakt in het Oliejournaal zoals bedoeld in voorschrift 36 van deze Bijlage.

.3 Een Administratie die een aantekening op een certificaat maakt overeenkomstig lid 10.1.3 van dit voorschrift dient de bijzonderheden daarvan mede te delen aan de Organisatie ter verspreiding onder de Partijen bij dit Verdrag.

Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979

11. Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen te zijn voorzien

van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de leden 2, 3 en 4 of indien van toepassing lid 5 van dit voorschrift.

Beschermende ligging van gescheiden-ballastruimten

12. Beschermende ligging van gescheiden-ballastruimten.

Op elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en op elk productentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, uitgezonderd de tankschepen die aan voorschrift 19 voldoen, dienen de binnen het ladingtankgedeelte aangebrachte gescheiden-ballasttanks, van de vereiste inhoud die noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de vereisten van lid 2 van dit voorschrift, te zijn geplaatst in overeenstemming met het bepaalde in de leden 13, 14 en 15 van dit voorschrift teneinde een zekere mate van bescherming te bieden tegen het uitstromen van olie ingeval van stranding of aanvaring.

13. Gescheiden-ballasttanks en ruimten binnen het ladingtankgedeelte (Lt), geen olietanks zijnde, dienen zodanig te zijn geplaatst dat aan de volgende eisen wordt voldaan:

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

waarbij:

PA_c	= voor elke gescheiden-ballasttank of -ruimte, geen olietank zijnde, de verticale projectie van het oppervlak van de zijbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m ² ,
PA_s	= voor elke zodanige tank of ruimte, de horizontale projectie van het oppervlak van de vlakbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m ² ,
L_t	= lengte tussen het voorste en achterste begrenzingsschot van de ladingtanks in m,
B	= grootste breedte van het schip in m, als omschreven in voorschrift 1.22 van deze Bijlage,
D	= holte naar de mal, verticaal gemeten van de bovenzijde van de kiel tot de bovenzijde van de balken van het vrijboorddek in de zijde in m. Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd dient de holte naar de mal te worden gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenzijde van de balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant van de spanten.
J	= 0,45 voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton; 0,30 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton of meer, behoudens het bepaalde in lid 14 van dit voorschrift. Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen dient de waarde van J door lineaire interpolatie te worden bepaald.

Waar in dit voorschrift de in dit lid vermelde symbolen voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit lid.

- 14.** Voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton of meer mag de waarde van J als volgt worden verminderd:

$$J_{red} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \quad \text{of } 0,2, \text{ naar gelang welk getal het grootste is,}$$

waarbij:

a	=	0,25 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton,
a	=	0,40 voor olietankschepen met een draagvermogen van 300.000 ton,
a	=	0,50 voor olietankschepen met een draagvermogen van 420.000 ton of meer.
Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen dient de waarde van a door lineaire interpolatie te worden bepaald.		
O_c	=	als omschreven in voorschrift 25.1.1 van deze Bijlage,
O_s	=	als omschreven in voorschrift 25.1.2 van deze Bijlage,
O_A	=	de toelaatbare uitstroom zoals voorgeschreven in voorschrift 26.2 van deze Bijlage.

- 15.** Bij de vaststelling van de waarden van PA_c en PA_s voor gescheiden-ballasttanks en -ruimten, geen olietanks zijnde, is het volgende van toepassing:

.1 de kleinste breedte van elke zijtank of -ruimte die zich over de volle hoogte van de scheepszijde, dan wel van het dek tot de bovenzijde van de dubbele bodem uitstrekt, mag niet minder zijn dan 2 m. De breedte dient binnenboord te worden gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens. Indien de aanwezige breedte geringer is, mag de betreffende zijtank of -ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak PA_c niet worden meegerekend; en

.2 de kleinste hoogte van elke dubbele-bodemtank of -ruimte dient gelijk te zijn aan $B/15$ of 2 m, naar gelang van welke waarde de kleinste is. Indien de aanwezige hoogte geringer is, mag de betreffende bodemtank of -ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak PA_s niet worden meegerekend.

De kleinste breedte en hoogte van zijtanks en dubbele-bodemtanks dienen te worden gemeten buiten de kimroning; de kleinste breedte dient, indien bij de overgang van huidbeplating naar dekbeplating een rondgezette plaat wordt toegepast, te worden gemeten buiten het gebied van deze rondgezette plaat.

Voorschrift 19. Vereisten inzake dubbele wand en dubbele bodem voor olietankschepen opgeleverd op of na 6 juli 1996

1. Dit voorschrift is als volgt van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton of meer opgeleverd op of na 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.6:
2. Elk olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer dient:
 - .1 in plaats van aan de leden 12 tot en met 15 van voorschrift 18, al naar gelang van toepassing, te voldoen aan de vereisten van lid 3 van dit voorschrift, tenzij het onder de bepalingen van de leden 4 en 5 van dit voorschrift valt; en
 - .2 indien van toepassing, te voldoen aan de vereisten van voorschrift 28.7.
3. De gehele lengte van het ladingtankgedeelte dient als volgt te worden beschermd door ballasttanks of -ruimten niet zijnde olietanks:

.1 Zijtanks of -ruimten

Zijtanks of -ruimten dienen zich uit te strekken hetzij over de volle holte van het schip in de zijde of van de bovenzijde van de dubbele bodem tot het bovenste dek, daarbij geen rekening houdend met een rondgezette plaat als overgang van huidbeplating naar dekbeplating. Zij dienen zodanig te zijn geplaatst dat de ladingtanks zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens minder dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 1, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} \text{ (m), of}$$

$w = 2,0$ m, naar gelang welk getal het kleinst is.

De minimum waarde van $w = 1,0$ m.

.2 Dubbele-bodemtanks of -ruimten

De hoogte van elke dubbele-bodemtank of -ruimte dient op iedere willekeurige dwarsdoorsnede zodanig te zijn dat de afstand h tussen de bodem van de ladingtanks en de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating van het schip gemeten in een rechte hoek met de vlakbeplating, zoals weergegeven in figuur 1, niet minder is dan hieronder omschreven:

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

$h = 2,0$ m, naar gelang welk getal het kleinst is.

De minimum waarde van $h = 1,0$ m.

.3 Het gebied van de ronding van de kim of plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim Wanneer de afstanden h en w verschillen, wordt de afstand w

aangehouden op niveaus hoger dan 1,5 h boven de basislijn, zoals weergegeven in figuur 1.

.4 De totale capaciteit van ballasttanks

Op ruwe-olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en productentankschepen met een draagvermogen van 30.000 ton of meer, dient de totale capaciteit van de zijtanks, de dubbele-bodemtanks, de voorpiektanks en de achterpiektanks niet minder te zijn dan de capaciteit van de gescheiden-ballasttanks die nodig is om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 van deze Bijlage. Zijtanks of –ruimten en dubbele-bodemtanks die worden gebruikt om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 dienen zo gelijkmatig als praktisch mogelijk is langs de lengte van het ladingtankgedeelte te zijn geplaatst. Aanvullende capaciteit voor gescheiden ballast ten behoeve van het verminderen van de langsscheepse buigspanningen in de romp, de trim, enz. mag op elke plaats in het schip gesitueerd zijn.

.5 Zuigputten in ladingtanks

Zuigputten in ladingtanks kunnen uitsteken in de dubbele bodem onder de grenslijn die wordt bepaald door de afstand h, op voorwaarde dat die putten zo klein zijn als praktisch mogelijk is en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating niet minder bedraagt dan 0,5 h.

.6 Lading- en ballastleidingen

Ballastleidingen en andere leidingen, zoals leidingen voor peilingen en ontluchting naar ballasttanks mogen niet door ladingtanks lopen. Ladingleidingen en soortgelijke leidingen naar ladingtanks mogen niet door ballasttanks lopen. Vrijstelling van dit vereiste kan worden verleend voor korte leidinggedeelten, op voorwaarde dat zij geheel zijn gelast of op gelijkwaardige wijze zijn geconstrueerd.

4. Op dubbele-bodemtanks en –ruimten is het navolgende van toepassing:

.1 Dubbele-bodemtanks of –ruimten zoals vereist in lid 3.2 van dit voorschrift kunnen achterwege blijven op voorwaarde dat het ontwerp van het tankschip zodanig is dat de druk die door lading en damp wordt uitgeoefend op de vlakbeplating van het schip die de enige scheiding vormt tussen de lading en de zee, niet hoger is dan de hydrostatische waterdruk van buitenaf, zoals weergegeven in de volgende formule:

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

waarbij:

h_c = de hoogte van de lading die in aanraking komt met de vlakbeplating in meters

ρ_c = de maximale ladingdichtheid in kg/m³

d_n = minimum diepgang van een schip in bedrijf, onder alle te verwachten

beladingstoestanden, in meters

ρ_s = de dichtheid van het zeewater in kg/m^3

p = de maximum insteldruk boven de atmosferische druk (overdruk) van de druk/vacuümklep voor de ladingtank in Pa

f = veiligheidsfactor = 1,1

g = standaardversnelling van de zwaartekracht ($9,81 \text{ m/s}^2$)

.2 Elke horizontale scheiding die nodig is om aan de bovenstaande vereisten te voldoen, dient te worden geplaatst op een hoogte van niet minder dan $B/6$ of 6 meter, naar gelang welke het kleinste is, maar niet meer dan $0,6 D$ boven de basislijn, waarbij D staat voor de holte naar de mal midscheeps gemeten.

.3 Zijttanks of -ruimten dienen te zijn geplaatst als omschreven lid 3.1, van dit voorschrift, zij het dat onder een niveau van $1,5 h$ boven de basislijn, waarbij h voldoet aan de omschrijving gegeven in lid 3.2 van dit voorschrift, de grenslijn van de ladingtank verticaal naar beneden kan lopen tot de vlakbeplating, zoals weergegeven in figuur 2.

5. Er kunnen ook andere methoden voor het ontwerp en de bouw van olietankschepen worden aanvaard als alternatief voor de in lid 3 van dit voorschrift gestelde vereisten, op voorwaarde dat deze methoden ten minste hetzelfde niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie in geval van een aanvaring of stranding waarborgen, en dat zij in beginsel zijn goedgekeurd door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu op basis van door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

6. Elk olietankschip met een draagvermogen van minder dan 5000 ton dient te voldoen aan het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit voorschrift, of dient:

.1 ten minste te zijn voorzien van dubbele-bodemtanks of -ruimten die een zodanige hoogte hebben dat de afstand h , als omschreven in lid 3.2 van dit voorschrift, voldoet aan de volgende voorwaarde:

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

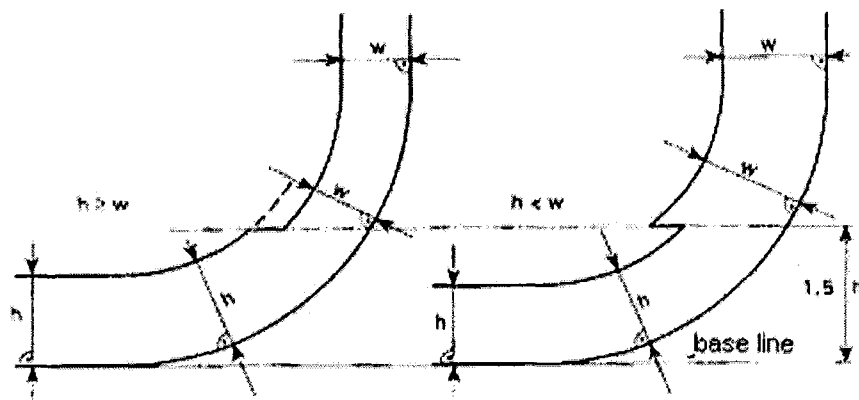
met een minimum waarde van $h = 0,76 \text{ m}$;

in het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim dient de grenslijn van de ladingtank parallel te lopen aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals weergegeven in figuur 3; en

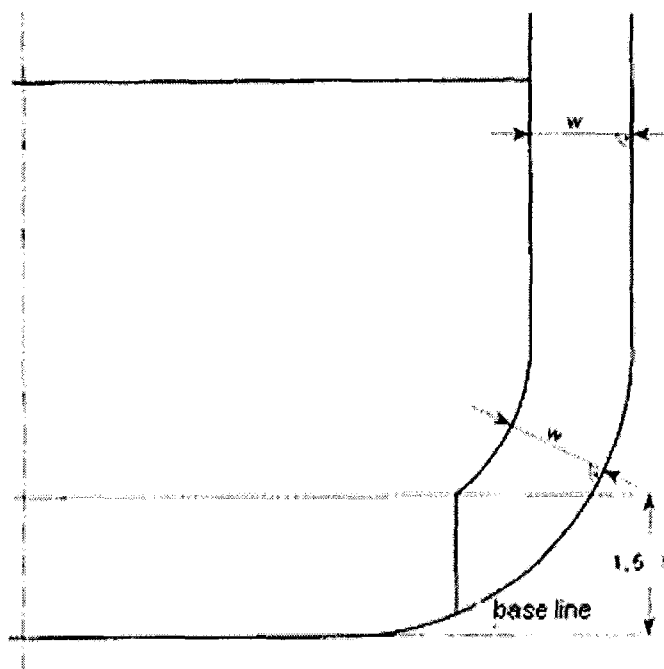
.2 te zijn voorzien van ladingtanks die zodanig zijn geplaatst dat de capaciteit van elke ladingtank niet groter is dan 700 m^3 , tenzij de zijttanks of -ruimten zijn geplaatst in overeenstemming met lid 3.1 van dit voorschrift, en voldoen aan de volgende voorwaarde:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20.000} (m) \quad \text{met een minimum waarde van } w = 0,76 \text{ m.}$$

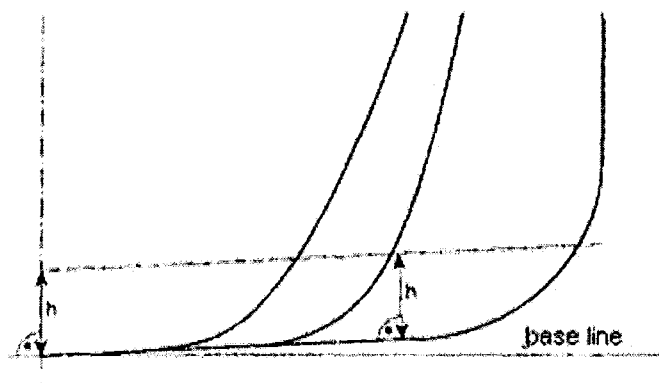
7. Er mag geen olie worden vervoerd in ruimten die zich uitstrekken tot voor een aanvaringsschot dat in overeenstemming met voorschrift II-1/11 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, is geplaatst. Een olietankschip waarvoor in overeenstemming met dat voorschrift geen aanvaringsschot vereist is, mag geen olie vervoeren in ruimten die zich uitstrekken tot voor het dwarsschot dat loodrecht staat op het vlak van kiel en stevens, dat is geplaatst zoals een aanvaringsschot in overeenstemming met dat voorschrift zou zijn geplaatst.
8. Bij het goedkeuren van het ontwerp en de bouw van olietankschepen die moeten worden gebouwd in overeenstemming met de bepalingen van dit voorschrift, houden Administraties naar behoren rekening met de algemene veiligheidsaspecten, met inbegrip van de noodzaak van onderhoud en inspecties van zij- en dubbele-bodemtanks of -ruimten.



Figuur 1 – Grenslijnen van ladingtanks ten behoeve van lid 3



Figuur 2 – Grenslijnen van ladingtanks ten behoeve van lid 4



Figuur 3 – Grenslijnen van ladingtanks ten behoeve van lid 6

Voorschrift 20. Vereisten inzake dubbele wand en dubbele bodem voor olietankschepen opgeleverd voor 6 juli 1996

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit voorschrift:

.1 van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5 van deze Bijlage; en

.2 niet van toepassing op olietankschepen die met betrekking tot lid 28.7 voldoen aan voorschrift 19 en voorschrift 28, die zijn opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5 van deze Bijlage; en

.3 niet van toepassing op onder onderdeel 1 hierboven vallende olietankschepen die voldoen aan de voorschriften 19.3.1 en 19.3.2 of 19.4 of 19.5 van deze

Bijlage, zij het dat niet in alle opzichten behoeft te worden voldaan aan het vereiste betreffende de minimum afstanden tussen de begrenzing van de ladingtank en de huid- en vlakbeplating van het schip. In dat geval mogen de afstanden voor de bescherming van de scheepshuid niet minder bedragen dan de afstanden die in de International Bulk Chemical Code worden genoemd voor de plaatsing van ladingtanks van type 2 en dient de bescherming van het vlak te voldoen aan voorschrift 18.15.2 van deze Bijlage.

2. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt verstaan onder:

.1 „zware dieselolie”: dieselolie voor de scheepvaart, niet zijnde distillaten die voor meer dan 50 procent van hun volume distilleren bij een temperatuur die niet hoger is dan 340°C, wanneer zij worden getest door middel van een voor de Organisatie aanvaardbare methode;

.2 „brandstofolie”: zware distillaten of restanten van ruwe olie of mengsels van dergelijke materialen die bestemd zijn voor gebruik als brandstof voor de productie van warmte of vermogen van een kwaliteit die gelijk is aan de voor de Organisatie aanvaardbare specificatie.

3. Voor de toepassing van dit voorschrift worden olietankschepen onderverdeeld in de volgende categorieën:

.1 „olietankschepen van categorie 1”: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, brandstofolie, zware dieselolie of smeerolie als lading vervoeren, en met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die niet voldoen aan de vereisten voor olietankschepen opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4 van deze Bijlage;

.2 „olietankschepen van categorie 2”: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, brandstofolie, zware dieselolie of smeerolie als lading vervoeren, en met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die voldoen aan de vereisten voor olietankschepen opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4 van deze Bijlage; en

.3 „olietankschepen van categorie 3”: olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer, maar minder dan vermeld in de onderdelen 1 of 2 van dit lid.

4. Olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is dienen uiterlijk op 5 april 2005 of op de verjaardatum van hun oplevering op de datum of in het jaar zoals vermeld in de onderstaande tabel, te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19, de leden 2 tot en met 5, 7 en 8 en voorschrift 28 met betrekking tot lid 28.7 van deze Bijlage:

Categorie olietankschepen	Datum of jaar
Categorie 1	5 april 2005 voor schepen opgeleverd op 5 april 1982 of eerder

Categorie olietankschepen	Datum of jaar
	2005 voor schepen opgeleverd na 5 april 1982
Categorie 2 en	5 april 2005 voor schepen opgeleverd op 5 april 1977 of eerder
Categorie 3	2005 voor schepen opgeleverd na 5 april 1977 maar voor 1 januari 1978
	2006 voor schepen opgeleverd in 1978 en 1979
	2007 voor schepen opgeleverd in 1980 en 1981
	2008 voor schepen opgeleverd in 1982
	2009 voor schepen opgeleverd in 1983
	2010 voor schepen opgeleverd in 1984 of later

5. Niettegenstaande de bepalingen van lid 4 van dit voorschrift, kan de Administratie in het geval van olietankschepen van categorie 2 of 3 die alleen voorzien zijn van dubbele bodems of dubbele zijwanden die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en die zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank of dubbelwandige ruimten die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank, maar niet voldoen aan de voorwaarden om te worden vrijgesteld van de bepalingen van lid 1.3 van dit voorschrift, toestaan dat dergelijke vaartuigen na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits:

.1 de schepen op 1 juli 2001 in gebruik waren;

.2 ten genoegen van de Administratie door verificatie van de officiële rapporten is vastgesteld dat de schepen aan de bovenomschreven voorwaarden voldeden;

.3 de toestand van de bovenbedoelde schepen ongewijzigd blijft; en

.4 de schepen uiterlijk in de vaart blijven tot de datum waarop zij 25 jaar oud zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

6. Olietankschepen van categorie 2 of 3 die 15 jaar of ouder zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering, dienen te voldoen aan de keuringsregeling scheepvaart aangenomen door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu bij resolutie MEPC.94(46), als gewijzigd, mits deze wijzigingen worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een bijlage.
7. De Administratie kan toestaan dat een olietankschip van categorie 2 of 3 in de vaart blijft na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum, indien bevredigende resultaten van de keuringsregeling scheepvaart, naar het oordeel van de Administratie, rechtvaardigen dat het schip in de vaart blijft, mits dat uiterlijk

duurt tot de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2015 of de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering, naar gelang van welke datum het eerst bereikt wordt.

8.

.1 De Administratie van een Partij bij dit Verdrag die de toepassing van lid 5 van dit voorschrift toestaat, of de toepassing van lid 7 van dit voorschrift toestaat, opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

.2 Een Partij bij dit Verdrag heeft het recht de toegang tot onder haar rechtsmacht vallende havens of laad- of losplaatsen buitengaats te weigeren van olietankschepen die varen in overeenstemming met de bepalingen van:

.1 lid 5 van dit voorschrift na de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2015; of

.2 lid 7 van dit voorschrift.

In dergelijke gevallen stelt die Partij de Organisatie in kennis van de bijzonderheden daarvan voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming.

Voorschrift 21. Voorkoming van verontreiniging door olie door olietankschepen die zware oliesoorten als lading vervoeren

1. Dit voorschrift is:

.1 van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton of meer die zware oliesoorten als lading vervoeren, ongeacht hun datum van oplevering; en

.2 niet van toepassing op onder onderdeel 1 hierboven vallende olietankschepen die voldoen aan de voorschriften 19.3.1 en 19.3.2 of 19.4 of 19.5 van deze Bijlage, behalve dat niet in alle opzichten behoeft te worden voldaan aan het vereiste betreffende de minimum afstanden tussen de begrenzing van de ladingtank en de huid- en vlakbeplating van het schip. In dat geval mogen de afstanden voor de bescherming van de scheepshuid niet minder bedragen dan de afstanden die in de International Bulk Chemical Code worden genoemd voor de locatie van ladingtanks van type 2 en dient de bescherming van het vlak te voldoen aan voorschrift 18.15.2 van deze Bijlage.

2. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt onder „zware oliesoorten” elk van de volgende soorten verstaan:

.1 ruwe olie met een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m³;

.2 olie, anders dan ruwe olie, met hetzij een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m³ hetzij een kinematische viscositeit bij 50° C van meer dan 180 mm²/s; of

.3 bitumen, teer en emulsies daarvan.

3. Olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is dienen, behalve aan de van toepassing zijnde bepalingen van voorschrift 20, te voldoen aan de bepalingen van de leden 4 tot en met 8 van dit voorschrift.

4. Met inachtneming van de bepalingen van de leden 5, 6 en 7 van dit voorschrift, dienen olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is:

.1 met een draagvermogen van 5000 ton of meer uiterlijk 5 april 2005 te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19 van deze Bijlage; of

.2 met een draagvermogen van 600 ton of meer, maar minder dan 5000 ton, uiterlijk op de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2008 te worden voorzien van zowel dubbele-bodemtanks en -ruimten die voldoen aan de bepalingen van voorschrift 19.6.1 van deze Bijlage, als zijtanks of -ruimten die zijn ingericht in overeenstemming met 19.3.1, en die voldoen aan het vereiste voor afstand w als bedoeld in voorschrift 19.6.2.

5. In het geval van olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer die zware oliesoorten als lading vervoeren, die alleen voorzien zijn van dubbele bodems of dubbele zijwanden die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en die zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank of dubbelwandige ruimten die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank, maar niet voldoen aan de voorwaarden om te worden vrijgesteld van de bepalingen van lid 1.2 van dit voorschrift, kan de Administratie toestaan dat dergelijke schepen na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits:

.1 de schepen op 4 december 2003 in gebruik waren;

.2 ten genoegen van de Administratie door verificatie van de officiële rapporten is vastgesteld dat de schepen aan de bovenomschreven voorwaarden voldeden;

.3 de toestand van de bovenbedoelde schepen ongewijzigd blijft; en

.4 de schepen uiterlijk in de vaart blijven tot de datum waarop zij 25 jaar oud zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

6.

.1 De Administratie kan toestaan dat een olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer dat ruwe olie met een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m³ maar minder dan 945 kg/m³ als lading vervoert, in de vaart blijft na de in lid 4.1 van dit voorschrift vermelde datum, indien bevredigende resultaten van de CAS-inspectie als bedoeld in voorschrift 20.6, naar het oordeel van de Administratie, rechtvaardigen dat het schip in de vaart blijft, rekening houdend met de omvang, de leeftijd, het werkgebied en de toestand van de constructie van het schip en mits dat uiterlijk duurt tot de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

.2 De Administratie kan toestaan dat een olietankschip met een draagvermogen van 600 ton of meer, maar minder dan 5000 ton, dat zware oliesoorten als lading

vervoert in de vaart blijft na de in lid 4.2 van dit voorschrift vermelde datum, indien dat, naar het oordeel van de Administratie, mogelijk is, rekening houdend met de omvang, de leeftijd, het werkgebied en de toestand van de constructie van het schip en mits dat uiterlijk duurt tot de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

7. De Administratie van een Partij bij dit Verdrag kan een olietankschip met een draagvermogen van 600 ton of meer dat zware oliesoorten als lading vervoert vrijstelling verlenen van de bepalingen van dit voorschrift indien het olietankschip:

.1 ofwel uitsluitend reizen maakt binnen een gebied dat onder haar rechtsmacht valt, of dienst doet als drijvende opslageenheid voor zware oliesoorten in een gebied dat onder haar rechtsmacht valt; of

.2 ofwel uitsluitend reizen maakt binnen een gebied dat onder de rechtsmacht van een andere Partij valt, of dienst doet als drijvende opslageenheid voor zware oliesoorten in een gebied dat onder de rechtsmacht van een andere Partij valt, mits de Partij in het rechtsgebied waarvan het olietankschip dienst zal doen ermee instemt dat het olietankschip in een gebied onder haar rechtsmacht dienst doet.

8.

.1 De Administratie van een Partij bij dit Verdrag die de toepassing van lid 5, 6 of 7 van dit voorschrift toestaat, opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen voor toezending aan de Partijen bij dit Verdrag ter informatie en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

.2 Met inachtneming van de bepalingen van het internationale recht, heeft een Partij bij dit Verdrag het recht olietankschepen die varen in overeenstemming met de bepalingen van lid 5 of 6 van dit voorschrift de toegang tot de havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder haar rechtsmacht te weigeren, of de overdracht van schip tot schip van zware oliesoorten in de gebieden die onder haar rechtsmacht vallen te weigeren, behalve wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden. In dergelijke gevallen stelt die Partij de Organisatie in kennis van de bijzonderheden daarvan voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming.

Voorschrift 22. Bescherming van het bodemvlak van de pompkamer

1. Dit voorschrift is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer, gebouwd op of na 1 januari 2007.
2. De pompkamer dient te worden voorzien van een dubbele bodem zodanig dat in elke dwarsdoorsnede de hoogte van elke dubbele-bodemtank of -ruimte zodanig is dat de afstand h tussen het bodemvlak van de pompkamer en de basislijn van het schip, loodrecht op de lijn van onderkant spanten gemeten, niet minder is dan hieronder aangegeven:

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

$h = 2 \text{ m}$, naar gelang welk getal het kleinst is.

De minimum waarde van $h = 1$ m.

3. In geval van pompkamers waarvan de bodemplaat zich boven de lijn van onderzijde spanten bevindt en de afstand tussen bodemplaat en de lijn van onderzijde spanten ten minste zo groot is als vereist ingevolge het bovenstaande lid 2 (bijv. sterk oplopend achterschip), hoeft er ter plaatse van de pompkamer geen dubbele-bodemconstructie aanwezig te zijn.
4. Er dienen ballastpompen te worden aangebracht met deugdelijke voorzieningen teneinde de dubbele-bodemtanks doeltreffend te kunnen leegzuigen.
5. Wanneer door het vollopen van de pompkamer het ballast- of ladingpompsysteem niet buiten werking zou raken behoeft, niettegenstaande het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit voorschrift, geen dubbele bodem te worden aangebracht.

Voorschrift 23. Door ongevallen veroorzaakte uitstroming van olie

1. Dit voorschrift is van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8.
2. Voor de toepassing van dit voorschrift zijn de volgende begripsomschrijvingen van toepassing:

.1 „diepgang op de lastlijn (d_s)”: de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig het aan het schip toegekende zomervrijboord. Op dit voorschrift betrekking hebbende berekeningen dienen uit te gaan van diepgang d_s , niettegenstaande toegekende diepgangen die d_s kunnen overschrijden, zoals de tropenlastlijn.

.2 „waterlijn (d_b)”: de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig 30% van hoogte D_s .

.3 „breedte (B_s)”: de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de diepste lastlijn d_s .

.4 „breedte (B_b)”: de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de waterlijn d_b .

.5 „holte (D_s)”: de holte naar de mal, in meters, gemeten op de halve lengte van het bovendek in de zijde.

.6 „lengte (L)” en „draagvermogen (DW)” als omschreven in respectievelijk voorschrift 1.19 en 1.23.

3. Teneinde afdoende bescherming te bieden tegen olievervuiling in het geval van aanvaring of stranding, dient aan het volgende te worden voldaan:

.1 voor olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton (DWT) of meer, dient de gemiddelde olie-uitstroomparameter als volgt te zijn:

$$O_M \leq 0.015 \quad \text{voor } C \leq 200.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200.000) (400.000 - C) \text{ voor } 200.000 \text{ m}^3 < C < 400.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012$$

voor $C = 400.000 \text{ m}^3$

voor combinatietankschepen tussen een draagvermogen tussen 5000 ton (DWT) en een capaciteit van 200.000 m^3 kan de gemiddelde olie-uitstroomparameter worden toegepast, mits ten genoegen van de Administratie berekeningen worden overgelegd waarmee wordt aangetoond dat, rekening houdend met de grotere sterkte van de constructie, het combinatietankschip een olie-uitstroomparameter heeft die ten minste gelijk is aan die van een standaard dubbelwandig tankschip van dezelfde omvang met een $O_M \leq 0,015$.

$$O_M \leq 0.021$$

voor $C \leq 100,000 \text{ m}^3$

$$O_M \leq 0.015 + (0.006/100,000) (200,000 - C)$$

voor $100,000 \text{ m}^3 < C \leq 200,000 \text{ m}^3$

waarbij:

O_M = gemiddelde olie-uitstroomparameter.

C = totaal volume aan ladingolie, in m^3 , bij een voor 98% gevulde tank

.2 voor olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5000 ton (DWT):

De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 m of een van de volgende waarden, naar gelang welk getal het grootst is:

.1 wanneer geen langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L \quad \text{maar niet groter dan } 0,2 L$$

.2 wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht binnen de ladingtanks:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

.3 wanneer er twee of meer langsschotten zijn aangebracht binnen de ladingtanks:

.1 voor zijtanks voor lading: $0,2 L$

.2 voor middentanks voor lading:

.1 indien

$$\frac{b_i}{B} \geq 0,2L \quad : 0,2 L$$

.2 indien

$$\frac{b_i}{B} \text{ is } < 0,2:$$

- wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

.4 b_i is de minimum afstand van de scheepshuid tot het buitenste langsschot van de desbetreffende tank, binnenboord gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.

4. De volgende algemene aannames zijn van toepassing bij de berekening van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:

.1 De lengte van het ladinggedeelte wordt gevormd door de lengte tussen de voorste en achterste begrenzingsschotten van alle tanks die zijn ingericht voor het vervoer van ladingolie, met inbegrip van sloptanks.

.2 Wanneer in dit voorschrift naar ladingtanks wordt verwezen, worden hieronder tevens verstaan alle ladingtanks, sloptanks en brandstoftanks die zich binnen de lengte van het ladinggedeelte bevinden.

.3 Het schip wordt geacht te zijn geladen tot op de diepgang op de lastlijn dS zonder trim of slagzij.

.4 Alle ladingolietanks worden geacht geladen te zijn tot 98% van hun volume. De nominale dichtheid van de ladingolie (p_n) wordt als volgt berekend:

$$p_n = 1000 (DWT)/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

.5 Ten behoeve van deze uitstroomberekeningen wordt de permeabiliteit van elke ruimte binnen het ladinggedeelte, met inbegrip van ladingtanks, ballasttanks en andere ruimtes die geen olieruimtes zijn, op 0,99 gesteld, tenzij anders is vastgesteld.

.6 Zuigputten kunnen buiten beschouwing gelaten worden bij het vaststellen van de tanklocatie mits dergelijke putten zo klein als praktisch mogelijk zijn en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating van het schip niet minder is dan $0,5 h$, waarbij h de hoogte is als omschreven in voorschrift 19.3.2.

5. Het combineren van de olie-uitstroomparameters geschiedt op basis van de volgende aannames:

.1 De gemiddelde olie-uitstroom wordt afzonderlijk berekend voor zijschade en bodemschade en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd in de niet-dimensionale olie-uitstroomparameter O_M :

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

waarbij:

O_{MS} = gemiddelde uitstroom bij zijschade, in m^3 ; en

O_{MB} = gemiddelde uitstroom bij bodemschade, in m^3 .

.2 Bij bodemschade wordt de gemiddelde uitstroomwaarde afzonderlijk berekend voor een getij van 0,0 m en minus 2,5 m en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2.5)}$$

waarbij:

$O_{MB(0)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van 0,0 m; en

$O_{MB(2.5)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van -2,5 m³.

6. De gemiddelde uitstroom bij zijschade O_{MS} wordt als volgt berekend: O_{MS} wordt als volgt berekend:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (m^3)$$

waarbij:

i = elke desbetreffende ladingtank;

n = het totale aantal ladingtanks;

$P_s(i)$ = de kans op doorboring van ladingtank i als gevolg van zijschade, berekend in overeenstemming met lid 8.1 van dit voorschrift;

$O_s(i)$ = de uitstroom, in m^3 , bij zijschade aan ladingtank i , die wordt verondersteld gelijk te zijn aan het totale volume in ladingtank i bij een tankvulling van 98%, tenzij door toepassing van de in voorschrift 19.5 genoemde Richtlijnen wordt aangetoond dat er een aanzienlijk ladingvolume achterblijft; en

C_3 = 0,77 bij schepen met twee langsschotten aan de binnenzijde van de ladingtanks, mits deze langsschotten zich uitstrekken over de lengte van het ladinggedeelte en $P_s(i)$ is uitgewerkt in overeenstemming met dit voorschrift. C_3 is gelijk aan 1,0 voor alle overige schepen of indien $P_s(i)$ is uitgewerkt in overeenstemming met lid 10 van dit voorschrift.

7. De gemiddelde uitstroom bij bodemschade wordt voor elk getij op de volgende wijze berekend:

$$O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

.1

waarbij:

i	=	elke desbetreffende ladingtank;
n	=	het totale aantal ladingtanks;
$P_B(i)$	=	de kans op doorboring van ladingtank i als gevolg van bodemschade, berekend in overeenstemming met lid 9.1 van dit voorschrift;
$O_B(i)$	=	de uitstroom uit ladingtank i , in m^3 , berekend in overeenstemming met lid 7.3 van dit voorschrift; en
$C_{DB}(i)$	=	factor om rekening te houden met olie-opvang als omschreven in lid 7.4 van dit voorschrift

.2

$$O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

waarbij:

$i, n, P_{B(i)}$ en $C_{DB(i)}$ = als omschreven in bovenstaand onderdeel .1;

$O_{B(i)}$ = de uitstroom uit ladingtank i , in m^3 , na getijdeverandering

.3 De olie-uitstroom $O_{B(i)}$ voor elke ladingolietank wordt berekend op basis van drukbalansprincipes, in overeenstemming met de volgende aannames:

.1 Het schip wordt verondersteld te zijn gestrand met een trim en helling van nihil, waarbij de diepgang bij stranding voorafgaande aan de getijdeverandering gelijk is aan de diepgang op de lastlijn d_s .

.2 Het ladingniveau na schade wordt als volgt berekend:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

waarbij:

h_c = de hoogte van de ladingolie boven Z_l , in meters;

t_c = de getijdeverandering, in m. Afnames van het getijde worden uitgedrukt als negatieve waarden;

Z_l = de hoogte van het laagste punt in de ladingtank boven de lijn van onderzijde spanten, in m;

ρ_s = dichtheid van zeewater, gesteld op $1,025 \text{ kg/m}^3$;

p = indien een inert-gasinstallatie is geïnstalleerd, moet uitgegaan worden van een normale overdruk, in kPa, van niet minder dan 5 kPa; indien er geen

inert-gasinstallatie is, kan de overdruk op 0 worden gesteld;

g = de versnelling van de zwaartekracht, gesteld op $9,81 \text{ m/s}^2$; en

ρ = nominale dichtheid van ladingolie, berekend in overeenstemming met lid 4.4
 n van dit voorschrift.

.3 Bij ladingtanks die door de vlakbeplating worden begrensd wordt de olie-uitstroom $O_{B(i)}$, tenzij anderszins vastgesteld, 48 gesteld op niet minder dan 1% van het totale volume aan ladingolie in ladingtank i , teneinde rekening te houden met initiële uitwisselingsverliezen en dynamische effecten als gevolg van stroming en golfslag.

.4 In het geval van bodemschade, kan een deel van de uitstroom uit een ladingtank worden opgevangen in afdelingen anders dan olie-afdelingen. Dit effect wordt benaderd door toepassing van de factor $C_{DB(i)}$ op elke tank, waarbij uitgegaan wordt van het volgende:

$C_{DB(i)} = 0,6$ voor ladingtanks die aan de onderzijde begrensd worden door afdelingen anders dan olie-afdelingen;

$C_{DB(i)} = 1,0$ voor ladingtanks die begrensd worden door de vlakbeplating.

8. De kans P_s dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend: S dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend:

.1 $P_s = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

waarbij:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_r ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de verticale zone die wordt begrensd door Z_i en Z_u ; en

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = de kans dat de schade zich overdwars uitbreidt tot na de door y gedefinieerde grens.

- .2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Si} , P_{Su} en P_{Sy} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 8.3 van dit voorschrift, waarin:

P_{Sa} = de kans dat de schade volledig achter plaats X_a/L gelegen is;

P_{Sf} = de kans dat de schade volledig voor plaats X_r/L gelegen is;

P_{Si} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is;

P_{Su} = de kans dat de schade volledig boven de tank gelegen is; en

P_{Sy} = de kans dat de schade volledig buiten de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzingsen X_a , X_f , Z_l , Z_u en y worden als volgt uitgewerkt:

X_a = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het achterste punt van de afdeling in kwestie, in meters;

X_f = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het voorste punt van de afdeling in kwestie, in meters;

Z_l = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het laagste punt van de afdeling in kwestie, in meters;

Z_u = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het hoogste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Z_u mag niet groter zijn dan D_s ; en

y = de minimale horizontale afstand gemeten loodrecht op hart schip tussen de desbetreffende afdeling en de scheepshuid in meters;

.3 Kansentabel voor zijschade

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_u/S_s	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_u/S_s	P_{Su}
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} wordt als volgt berekend:

$$P_{Sy} = (24.96 - 199.6 y/B_s) (y/B_s) \text{ voor } y/B_s \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4 (y/B_s - 0.05)\} (y/B_s - 0.05) \text{ voor } 0.05 < y/B_s < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 (y/B_s - 0.1) \text{ voor } y/B_s \leq 0.1$$

P_{Sy} mag niet groter zijn dan 1.

9. De kans P_B dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van bodemschade wordt als volgt berekend:

$$.1 P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

waarbij:

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = \text{de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door } X_a \text{ en } X_f;$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = \text{de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door } X_p \text{ en } X_s;$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} = \text{de kans dat de schade zich in verticale richting uitstrekt tot boven de door } z \text{ gedefinieerde grens.}$$

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} , en P_{Bz} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 9.3 van dit voorschrift, waarbij

$$P_{Ba} = \text{de kans dat de schade volledig achter de locatie } X_a/L \text{ gelegen is;}$$

P_{Bf} = de kans dat de schade volledig voor de loactie X_f/L gelegen is;

P_{Bp} = de kans dat de schade volledig aan bakboordzijde van de tank gelegen is;

P_{Bs} = de kans dat de schade volledig aan stuurboordzijde van de tank gelegen is;
en

P_{Bz} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzings X_a , X_f , Y_p , Y_s en z worden als volgt uitgewerkt:

X_a en X_f zijn als omschreven in lid 8.2 van dit voorschrift;

Y_p = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste bakboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B , tot een verticaal vlak gelegen op $BB/2$ aan stuurboordzijde van hart schip, in meters;

Y_s = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste stuurboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B , tot een verticaal vlak gelegen op $B_B/2$ aan stuurboordzijde van hart schip, in meters; en

z = de minimumwaarde van z over de lengte van de afdeling, waarbij z , op willekeurig welke plaats over de lengte, de verticale afstand is vanaf het laagste punt van de vlakbeplating op die lengtepositie tot het laagste punt van de afdeling op die lengtepositie, in meters.

.3 Kansentabel voor bodemschade

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} wordt als volgt berekend:

$$P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \text{ voor } z/D_s \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 (z/D_s - 0.1) \text{ voor } z/D_s > 0.1.$$

P_{Bz} mag niet groter zijn dan 1.

10. Bij dit voorschrift wordt gebruik gemaakt van een vereenvoudigde kansmethode waarin een somberekening wordt uitgevoerd op alle bijdragen aan de gemiddelde uitstroom van elke ladingtank. Voor bepaalde ontwerpen, zoals die welke worden gekenmerkt door trapsgewijs verspringende schotten/nissen in dekken en hellende schotten en/of geprononceerde rondingen van de romp, kunnen wellicht grondiger berekeningen nodig zijn. In dergelijke gevallen kan een van de volgende berekeningsmethoden worden toegepast:

.1 De in de bovenstaande leden 8 en 9 bedoelde kansen kunnen nauwkeuriger worden berekend door toepassing van hypothetische sub-afdelingen.

.2 De in de bovenstaande leden 8 en 9 bedoelde kansen kunnen berekend worden door rechtstreekse toepassing van de kansdichtheidsfuncties vervat in de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.

.3 De olie-uitstroom kan worden beoordeeld overeenkomstig de methode omschreven in de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.

11. De volgende bepalingen ten aanzien van pijpleidingvoorzieningen zijn van toepassing:

.1 Pijpleidingen die door ladingtanks lopen, en die zich op een kleinere afstand dan $0,30B_s$ van de scheepshuid of op een geringere hoogte dan $0.30D_s$ van het scheepsvlak bevinden, dienen op de plaats waar de leiding in de tank uitmondt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien

verstande dat zij uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading, wanneer dat nodig is voor essentiële ladinghandelingen.

.2 Vermindering van de olie-uitstroom door gebruik van een noodstelsel voor het snel overpompen van lading of een ander stelsel om de olie-uitstroom bij ongevallen te verminderen mag alleen in de berekening worden meegenomen indien de doeltreffendheid en de veiligheidsaspecten van het stelsel door de Organisatie zijn goedgekeurd. Voorlegging ter goedkeuring dient te geschieden in overeenstemming met de bepalingen van de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.

Voorschrift 24. Veronderstellingen met betrekking tot schade

1. Voor de berekening van hypothetische olie-uitstroom uit olietankschepen in overeenstemming met de voorschriften 25 en 26 worden drie grootheden van de mate van beschadiging van een parallellepipedum in de zijde en aan het vlak van het schip als volgt aangenomen. In geval van schade aan het vlak worden twee voorwaarden gesteld, die afzonderlijk op de aangegeven gedeelten van het olietankschip moeten worden toegepast.

.1 Schade in de zijde van het schip:

1. Langsscheeps (l_c):	1/3 L 2/3 of 14,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
2. Dwarsscheeps (t_c) (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord):	B/5 of 11,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
3. Verticaal (v_c):	Vanaf de lijn van onderzijde spanten naar boven, zonder begrenzing

.2 Schade aan het vlak van het schip:

	Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip	Elk ander deel van het schip
1. Langsscheeps (l_s):	L/10	L/10 of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
2. Dwarsscheeps (t_s):	B/6 of 10 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, echter niet kleiner dan 5 meter	5 meter

-
3. Verticaal vanaf de lijn $B/15$ of 6 meter, naar gelang van onderzijde spanten welk getal het kleinst is. (v_s):
-

2. Waar de in dit voorschrift vermelde symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit voorschrift.

Voorschrift 25. Hypothetische uitstroming van olie

1. De hypothetische uitstroming van olie in geval van schade in de zijde van het schip (O_c) en aan het vlak van het schip (O_s) dient ten aanzien van beschadigde afdelingen op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip, in de mate als omschreven in voorschrift 24 van deze Bijlage, te worden berekend met de volgende formules:

.1 bij schade in de zijde van het schip:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \text{ (I)}$$

.2 bij schade aan het vlak van het schip:

$$O_s = 1/3 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \text{ (II)}$$

waarbij:

W_i = de inhoud van een zijtank in kubieke meters, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in voorschrift 24 van deze Bijlage. Voor gescheiden-ballasttanks kan W_i op 0 worden gesteld.

C_i = de inhoud van een middentank in kubieke meters, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in voorschrift 24 van deze Bijlage. Voor gescheiden-ballasttanks kan C_i op 0 worden gesteld;

K_i = $1 - b_i/t_c$; wanneer b_i gelijk is aan of groter is dan t_c , dient K_i op 0 te worden gesteld.

Z_i = $1 - h_i/v_c$; wanneer h_i gelijk is aan of groter is dan v_s dient Z_i op 0 te worden gesteld.

b_i = breedte van de betreffende zijtank in meters, binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.

h_i = kleinste hoogte van de betreffende dubbele bodem, in meters. Wanneer er geen dubbele bodem is aangebracht dient h_i op 0 te worden gesteld.

Waar in dit lid de in dit Hoofdstuk vermelde symbolen voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit voorschrift.

2. Indien een lege ruimte of een gescheiden-ballasttank met een lengte die kleiner is dan l_c als omschreven in voorschrift 24 van deze Bijlage, tussen zijtanks voor olie is gelegen, kan O_c in formule (I) worden berekend onder de veronderstelling dat W_i de werkelijke inhoud van een van deze tanks is (wanneer deze eenzelfde inhoud hebben) of dat de inhoud W_i de kleinste is van de twee tanks (wanneer zij een verschillende inhoud hebben) die aan een dergelijke ruimte grenzen, vermenigvuldigd met S_i zoals hieronder omschreven, terwijl voor alle andere bij een dergelijke aanvaring betrokken zijtanks de waarde van de feitelijke volle inhoud moet worden aangehouden.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

waarbij l_i = lengte van de betreffende lege ruimte of gescheiden-ballasttank in meters.

3.

.1 Dubbele-bodemtanks mogen alleen in de berekening worden meegenomen indien zij leeg zijn of schoon water bevatten, en wanneer in de daarboven gelegen tanks lading wordt vervoerd.

.2 Indien de dubbele bodem zich niet uitstrekt over de gehele lengte en breedte van de betreffende tank, wordt de dubbele bodem geacht niet aanwezig te zijn en dient de inhoud van de tanks boven het gebied van de bodemschade in formule (II) inbegrepen te worden, zelfs indien de tank wegens het aanbrengen van een dergelijke gedeeltelijke dubbele bodem als onbeschadigd kan worden beschouwd.

.3 Bij de bepaling van de waarde h_i mogen zuigputten buiten beschouwing worden gelaten, mits deze niet buitensporig groot zijn en over een zo klein mogelijke afstand, en in geen geval verder dan de halve hoogte van de dubbele bodem, onder de tank uitsteken. Indien de diepte van dergelijke lensputten groter is dan de halve hoogte van de dubbele bodem, dient voor h_i de hoogte van de dubbele bodem, verminderd met de hoogte van de lensput, te worden aangenomen.

Pijpleidingen naar dergelijke zuigputten dienen, indien zij in de dubbele bodem zijn aangebracht, te zijn voorzien van afsluiters of andere sluitmiddelen die moeten zijn aangebracht waar de leidingen de aangesloten tank binnentreden, teneinde het uitstromen van olie in geval van beschadiging van de leidingen te voorkomen. Deze leidingen dienen zo hoog mogelijk boven het scheepsvlak te zijn aangebracht. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tank olie bevat, met dien verstande dat zij uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.

4. Indien een bodemschade vier middentanks tegelijkertijd betreft, kan de waarde O_s worden berekend aan de hand van de volgende formule:

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

5. Indien elke ladingtank is voorzien van een inrichting voor het verpompen van lading welke is uitgevoerd met een hoogaangebrachte noodzuigaansluiting en waarmee lading vanuit één of meer beschadigde tanks kan worden overgepompt

naar gescheiden-ballasttanks of naar andere ladingtanks waarvan het zeker is dat de ullage in deze tanks voldoende is, kan een Administratie bij bodemschade rekening houden met een geringere hoeveelheid uitgestroomde olie. Het al dan niet rekening houden met een dergelijk leidingstelsel is afhankelijk van het vermogen in twee uur tijd een hoeveelheid olie over te pompen die gelijk is aan de helft van de inhoud van de grootste van de betreffende beschadigde tanks en van de beschikbaarheid van een daarmee overeenkomende opnamecapaciteit in ballast- of ladingtanks. Het rekening houden met deze omstandigheden dient te worden beperkt tot het toestaan van de berekening van O_s volgens formule (III). De leidingen voor dergelijke zuiginrichtingen moeten zijn aangebracht op een hoogte die ten minste gelijk is aan de verticale omvang van de schade aan het vlak van het schip v_s . De Administratie dient de Organisatie inlichtingen te verschaffen betreffende de door haar aanvaarde configuraties voor toezending aan de andere Partijen bij het Verdrag.

6. Dit voorschrift is niet van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8.

Voorschrift 26. Indeling en beperking van de grootte van ladingtanks

1. Behoudens het bepaalde in het onderstaande lid 7 dient:
 1. elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, en
 2. elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, dat tot een van de volgende categorieën behoort:
 - .1 een tankschip dat na 1 januari 1977 wordt opgeleverd; of
 - .2 een tankschip dat aan beide van de volgende voorwaarden voldoet:
 - .1 de oplevering geschiedt niet later dan 1 januari 1977; en
 - .2 het bouwcontract wordt afgesloten na 1 januari 1974 of, indien vooraf geen bouwcontract is afgesloten, de kiel wordt gelegd dan wel de bouw van het tankschip bevindt zich na 30 juni 1974 in een soortgelijk stadium, aan de bepalingen van dit voorschrift te voldoen.
2. De grootte en de indeling van de ladingtanks van olietankschepen dienen zodanig te zijn dat de hypothetische uitstroming O_c of O_s berekend in overeenstemming met het bepaalde in voorschrift 25 van deze Bijlage, op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip niet groter is dan 30.000 m^3 of $400 \sqrt[3]{DW}$, welke van de twee de grootste is, maar niet meer dan 40.000 m^3 .
3. De inhoud van elke zijtank voor olie van een olietankschip mag niet groter zijn dan 75 percent van de toegelaten hypothetische uitstroming van olie zoals bedoeld in lid 2 van dit voorschrift. De inhoud van een middentank mag niet groter zijn dan 50.000 m^3 . Bij olietankschepen met gescheiden ballast zoals omschreven in voorschrift 18 van deze Bijlage, mag de toegestane inhoud van een zijtank voor olie, gelegen tussen twee gescheiden-ballasttanks die elk langer zijn

dan l_c , worden vergroot tot de maximaal toegestane hypothetische uitstroming van olie, mits de breedte van de zijtanks groter is dan t_c .

4. De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 meter of groter dan een van de volgende waarden, naar gelang welk getal het grootst is:

.1 wanneer geen langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L \quad \text{maar niet groter dan } 0,2 L$$

.2 wanneer er op hart schip een langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks:

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

.3 wanneer aan de binnenzijde van de ladingtanks twee of meer langsschotten zijn aangebracht:

.1 voor zijtanks voor lading: 0,2 L

.2 voor middentanks voor lading:

.1 indien

$$\frac{b_i}{B}$$

gelijk is aan of groter is dan een vijfde: 0,2 L

.2 indien

$$\frac{b_i}{B}$$

kleiner is dan een vijfde:

– wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

– wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

.4 b_i is de minimum afstand van de scheepshuid tot het buitenste langsschot van de desbetreffende tank, binnenboord gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.

5. Teneinde de toegestane inhoud, bepaald volgens de leden 2, 3 en 4 van dit voorschrift, niet te overschrijden en ongeacht het type van het geïnstalleerde

goedgekeurde systeem voor het overpompen van lading, dienen, wanneer dit systeem twee of meer ladingtanks met elkaar verbindt, afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen te worden aangebracht om de tanks onderling te scheiden. De afsluiters of afsluitmiddelen dienen gesloten te zijn wanneer het tankschip zich op zee bevindt.

6. Pijpleidingen die door ladingtanks lopen, en die zich op een kleinere afstand dan $\frac{1}{2}$ van de zijde van het schip of op een geringere hoogte dan $\frac{1}{2}$ van het scheepsvlak bevinden, dienen voor elke ladingtank op de plaats waar de leiding in de tank uitmondt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien verstande dat zij uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading, wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.
7. Dit voorschrift is niet van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8.

Voorschrift 27. Stabiliteit in onbeschadigde toestand

1. Elk olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer opgeleverd op of na 1 februari 2002, als omschreven in voorschrift 1.28.7, dient te voldoen aan de criteria voor stabiliteit in onbeschadigde toestand aangegeven in lid 1.1 en 1.2 van dit voorschrift, al naar gelang van toepassing, bij elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang onder de slechtst denkbare omstandigheden bij het laden van lading en ballast, in overeenstemming met de gangbare bedrijfsmatige praktijk, met inbegrip van de tussenfasen van de verplaatsing van vloeistoffen. Onder alle omstandigheden worden de ballasttanks geacht gedeeltelijk gevuld te zijn.

.1 In de haven mag de aanvangsmetacenterhoogte G_{Mo} , gecorrigeerd voor vrij vloeistofoppervlak gemeten bij een helling van 0 graden, niet minder dan 0,15 m bedragen;

.2 Op zee zijn de volgende criteria van toepassing:

.1 het gebied onder de stabiliteitskromme (GZ-curve) dient niet kleiner te zijn dan 0,055 meterradiaal tot een hellingshoek van $\theta = 30^\circ$ en niet minder dan 0,09 meterradiaal tot $\theta = 40^\circ$ of een andere overstromingshoek θ_f indien deze hoek kleiner is dan 40° . Voorts dient het gebied onder de stabiliteitskromme (GZ-curve) tussen de hellingshoeke van 30° en 40° of tussen 30° en θ_f , indien deze hoek kleiner is dan 40° , niet minder te zijn dan 0,03 meterradiaal;

.2 de stabiliteitsarm GZ dient ten minste 0,20 m te zijn bij een hellingshoek gelijk aan of groter dan 30° ;

.3 de maximum stabiliteitsarm dient op te treden bij een hellingshoek van bij voorkeur meer dan 30° maar niet minder dan 25° ; en

.4 de aanvangsmetacenterhoogte G_{Mo} , gecorrigeerd voor vrij vloeistofoppervlak gemeten bij een helling van 0 graden, dient niet minder dan 0,15 m te zijn.

2. Aan de vereisten van lid 1 dient te worden voldaan door middel van maatregelen ten aanzien van het ontwerp. Voor combinatietankschepen kunnen eenvoudige aanvullende operationele procedures worden toegestaan.
3. Onder eenvoudige aanvullende operationele procedures voor de verplaatsing van vloeistoffen als bedoeld in lid 2 van dit voorschrift worden verstaan schriftelijke procedures die ter beschikking worden gesteld van de kapitein en die:
 - .1 worden goedgekeurd door de Administratie;
 - .2 de lading- en ballasttanks aangeven die, onder specifieke omstandigheden bij de verplaatsing van vloeistoffen en mogelijke variaties in ladingsdichtheden, gedeeltelijk gevuld mogen zijn, en het toch mogelijk maken te voldoen aan de stabiliteitscriteria. De gedeeltelijk gevulde tanks kunnen variëren tijdens de verplaatsing van vloeistoffen en in elke combinatie voorkomen mits zij voldoen aan de criteria;
 - .3 gemakkelijk te begrijpen zijn voor de officier die verantwoordelijk is voor de verplaatsing van vloeistoffen;
 - .4 geschikt zijn voor de geplande opeenvolging van lading- en ballastverplaatsingen;
 - .5 vergelijkingen mogelijk maken tussen de bereikte en de vereiste stabiliteit met behulp van stabiliteitsprestatiecriteria in grafische of tabelvorm;
 - .6 geen uitgebreide wiskundige berekeningen door de dienstdoende officier vereisen;
 - .7 voorzien in corrigerende maatregelen door de dienstdoende officier te verrichten in geval van afwijking van de aanbevolen waarden en in noodsituaties; en
 - .8 duidelijk weergegeven worden in het goedgekeurde trim- en stabiliteitsboekje en in het controlestation voor lading- en ballastverplaatsingen en in alle computerprogrammatuur waarmee stabiliteitsberekeningen worden uitgevoerd.

Voorschrift 28. Waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand

1. Elk olietankschip opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift, 1.28.2, met een brutotonnage van 150 of meer, dient na de aangenomen schade in de zijde of aan het vlak van het schip, zoals aangegeven in lid 2 van dit voorschrift, te voldoen aan de criteria betreffende de waterdichte indeling en stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, zoals aangegeven in lid 3 van dit voorschrift. Het voorgaande is van toepassing op elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang die voortvloeit uit een gedeeltelijke of volledige belading van het schip in overeenstemming met de toelaatbare trim en sterkte van het schip alsmede uit de soortelijke massa van de lading. De beschadiging dient op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip als volgt te worden aangenomen:
 - .1 bij tankschepen met een lengte van meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip;

.2 bij tankschepen met een lengte van meer dan 150 meter, maar niet meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip, behalve ter plaatse van de schotten die de in het achterschip gelegen machineruimte begrenzen. De machineruimte dient te worden beschouwd als een afzonderlijke afdeling die kan vollopen; en

.3 bij tankschepen met een lengte van niet meer dan 150 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip tussen aangrenzende dwarsschotten, met uitzondering van de machineruimte. In het geval van tankschepen met een lengte van 100 meter of minder, waarbij het niet mogelijk is aan alle bepalingen van lid 3 van dit voorschrift te voldoen, zonder daarbij in feite afbreuk te doen aan de bedrijfskenmerken van het schip, kan de Administratie versoepeling van deze bepalingen toestaan.

Ballasttoestanden waarbij het tankschip geen olie, behalve olierestanten, in ladingtanks vervoert, blijven buiten beschouwing.

- 2.** De volgende bepalingen met betrekking tot de omvang en de aard van de veronderstelde schade zijn van toepassing:

.1 Schade in de zijde van het schip:

1. Langsscheeps:	$\frac{1}{3}(L \frac{2}{3})$ of 14.5 meter, naar gelang welke getal het kleinst is
2. Dwarsscheeps (binnenboord gemeten vanaf de zijde van het schip loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de zomerlastlijn):	$B/5$ of 11,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
3 Verticaal:	Vanaf de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating op hart schip naar boven, zonder begrenzing

.2 Schade aan het vlak van het schip:

	Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip	Elk ander deel van het schip
1 Langsscheeps:	$\frac{1}{3}(L \frac{2}{3})$ of 14,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is	$\frac{1}{3}(L \frac{2}{3})$ of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
2 Dwarsscheeps:	$B/6$ of 10 meter, naar gelang welk getal het kleinst is	$B/6$ of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
3 Verticaal:	$B/15$ of 6 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, gemeten vanaf de doorgestrookte lijn van de	$B/15$ of 6 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, gemeten vanaf de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating op hart schip

.3 Indien een beschadiging van kleinere omvang dan de maximale omvang als bedoeld in lid 2.1 en 2.2 van dit voorschrift een ernstiger situatie ten gevolge heeft, dient een dergelijke beschadiging in aanmerking te worden genomen.

.4 In gevallen waarin beschadiging aan dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid 1.1 en 1.2 van dit voorschrift, dienen waterdichte dwarsschotten, teneinde als doelmatig te kunnen worden beschouwd, te worden geplaatst op een onderlinge afstand die ten minste gelijk is aan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging zoals bedoeld in lid 2.1 zich uitstrekt. In gevallen waarin de dwarsschotten op een kleinere onderlinge afstand zijn geplaatst, worden binnen het beschadigde gedeelte een of meer van deze schotten geacht niet aanwezig te zijn bij het vaststellen van afdelingen die kunnen vollopen.

.5 In gevallen waarin beschadiging tussen aangrenzende waterdichte dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid 1.3 van dit voorschrift, wordt aangenomen dat een hoofddwarsschot of een dwarsschot dat de afscheiding vormt tussen zijtanks of dubbele-bodemtanks niet beschadigd is, tenzij:

.1 de aangrenzende schotten dichter bij elkaar zijn geplaatst dan de lengte waarover de veronderstelde schade zich uitstrekt, zoals bedoeld in lid 2.1; of

.2 een schot of nis is aangebracht of een schot trapsgewijs verspringt waarbij de lengte van de nis dan wel de afstand van de dwarsvlakken van trapsgewijs verspringende schotten meer bedraagt dan 3,05 m binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging. De trapsgewijze verspringing van het achterpiekschot en de top van de achterpiektank worden voor de toepassing van de bepalingen van dit voorschrift niet als zodanig beschouwd.

.6 Indien zich binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging pijpleidingen, kokers of tunnels bevinden, dienen voorzieningen te worden getroffen om te voorkomen dat binnenstromend water via deze kanalen kan doordringen naar andere afdelingen dan die welke in alle gevallen van schade worden verondersteld vol te lopen.

3. Olie tankschepen worden geacht te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

.1 De waterlijn in de eindtoestand, rekening houdend met inzinken, hellingshoek en trim, dient niet hoger te zijn dan de onderrand van alle openingen waardoor voortdurend meer water kan binnenstromen. Onder deze openingen worden begrepen luchtpijpen en andere openingen die worden afgesloten door middel van weer- en winddichte deuren en luiken; niet hieronder begrepen zijn mangaten en verzonken stortranden die zijn afgesloten door waterdichte deksels, kleine waterdichte ladingtankdeksels ter handhaving van de hoge mate van waterdichtheid van het dek, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichtranden.

.2 In de eindtoestand na het vollopen mag de hellingshoek, ten gevolge van onsymmetrisch vollopen, niet groter zijn dan 25°. Indien geen deel van het dek

is ondergedompeld kan een hellingshoek van niet meer dan 30° worden aanvaard.

.3 De stabiliteit in de eindtoestand na het vollopen dient te worden nagegaan en kan als voldoende worden beschouwd indien de kromme van armen van statische stabiliteit een bereik heeft van ten minste 20° voorbij de evenwichtstoestand, tezamen met een overgebleven maximale oprichtende arm van ten minste 0,1 meter binnen het bereik van 20°; het gebied onder de kromme binnen dit bereik mag niet minder zijn dan 0,0175 meterradiaal. Onbeschermde openingen mogen niet binnen dit bereik worden ondergedompeld, tenzij de betrokken ruimte wordt verondersteld vol te lopen. Binnen dit bereik kan het onderdompelen van een van de in lid 3.1 opgesomde openingen en van andere waterdicht afsluitbare openingen worden toegestaan.

.4 Ten genoegen van de Administratie dient te worden aangetoond dat de stabiliteit tijdens het vollopen steeds voldoende is.

.5 Met overvloei-inrichtingen waarvoor mechanische hulpmiddelen vereist zijn, zoals afsluiters of vereffeningsleidingen, wordt geen rekening gehouden voor het verminderen van een hellingshoek of het bereiken van het minimum bereik van de reststabiliteit om te voldoen aan de eisen van de leden 3.1, 3.2 en 3.3 en er dient voldoende reststabiliteit te worden gehandhaafd gedurende alle tussenstadia tijdens het overvloeien. Ruimten die zijn verbonden door kokers met een grote doorsnede, kunnen als één ruimte worden beschouwd.

- 4.** Met berekeningen dient te worden aangetoond dat aan het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift wordt voldaan. Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontwerpeigenschappen van het schip, de indeling, configuratie en inhoud van de beschadigde afdelingen, alsmede met de verdeling, de soortelijke massa's en de invloed van vrije vloeistofoppervlakken. Bij de berekeningen dient te worden uitgegaan van de volgende aannames:

.1 Rekening dient te worden gehouden met alle lege of gedeeltelijk gevulde tanks, de soortelijke massa van de vervoerde lading, alsmede met elke uitstroming van vloeistoffen uit beschadigde afdelingen.

.2 De volgende permeabiliteiten dienen te worden toegepast voor ten gevolge van schade afgelopen ruimtes:

Ruimten	Permeabiliteit
bestemd voor voorraden	0,60
ingenomen door verblijven	0,95
ingenomen door machines	0,85
lege ruimten	0,95
bestemd voor verbruiksvloeistoffen	0 tot 0,95
bestemd voor andere vloeistoffen	0 tot 0,95

.3 Het drijfvermogen van een bovenbouw die zich onmiddellijk boven de beschadigde plaats in de zijde van het schip bevindt, dient buiten beschouwing te worden gelaten. De niet volgelopen gedeelten van de bovenbouwen die buiten het beschadigde gedeelte vallen, kunnen echter wel in de beschouwing worden betrokken, mits zij van het beschadigde gedeelte worden gescheiden door waterdichte schotten en aan de bepalingen van onderdeel .1 van dit voorschrift met betrekking tot deze onbeschadigde ruimten wordt voldaan. In waterdichte schotten binnen de bovenbouw zijn waterdichte scharnierende deuren toelaatbaar.

.4 De invloed van vrije vloeistofoppervlakken dient voor elke afdeling afzonderlijk te worden berekend bij een hellingshoek van 5°. De Administratie kan eisen dan wel toestaan dat de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in gedeeltelijk gevulde tanks wordt berekend bij een hellingshoek van meer dan 5°.

.5 Bij het berekenen van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken van verbruiksvloeistoffen dient te worden aangenomen dat, voor elke soort vloeistof ten minste twee dwarsscheeps naast elkaar gelegen tanks of een middentank een vrij vloeistofoppervlak hebben; rekening dient te worden gehouden met de tank of combinatie van tanks waar de invloed van het vrije vloeistofoppervlak het grootst is.

- 5.** Aan de kapitein van elk olietankschip en aan de verantwoordelijke persoon van een olietankschip zonder eigen voorstuwing waarop dit voorschrift van toepassing is, dienen goedgekeurde gegevens ter beschikking te worden gesteld die de volgende informatie verschaffen:

.1 gegevens betreffende het innemen en verdelen van de lading die benodigd zijn om ervoor te zorgen dat aan het bepaalde in dit voorschrift wordt voldaan; en

.2 gegevens omtrent het vermogen van het schip te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals vastgesteld in dit voorschrift, met inbegrip van gegevens betreffende de gevolgen van versoepelingen die eventueel zijn toegestaan ingevolge het bepaalde van lid 1.3 van dit voorschrift.

- 6.** Alle olietankschepen worden uitgerust met een stabiliteitsinstrument waarmee geverifieerd kan worden of voldaan wordt aan de door de Administratie goedgekeurde vereisten voor stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand, rekening houdend met de door de Organisatie aanbevolen prestatienormen:

.1. olietankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016 moeten bij het eerste geplande hernieuwde onderzoek van het schip op of na 1 januari 2016 maar uiterlijk op 1 januari 2021 voldoen aan de vereisten van dit voorschrift;

.2. niettegenstaande de vereisten van subparagraaf .1 hoeft een stabiliteitsinstrument waarmee een olietankschip gebouwd vóór 1 januari 2016 is uitgerust niet te worden vervangen mits ten genoegen van de Administratie met het instrument geverifieerd kan worden of voldaan wordt

aan de vereisten voor stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand;
en

- .3. ten behoeve van de controle ingevolge voorschrift 11 geeft de Administratie een document af ter goedkeuring van het stabiliteitsinstrument.
- 7. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer opgeleverd op of na 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.6, worden de veronderstellingen met betrekking tot schade voorgeschreven in lid 2.2 van dit voorschrift aangevuld met de volgende aangenomen schade ten gevolge van het aan de grond lopen van het schip:
 - .1 langsscheeps:
 - .1 schepen met een draagvermogen van 75.000 ton of meer:

0,6 L gemeten vanaf de voorloodlijn van het schip;
 - .2 schepen met een draagvermogen van minder dan 75.000 ton:

0,4 L gemeten vanaf de voorloodlijn van het schip;
 - .2 dwarsscheeps: B/3 op elke willekeurige plaats op het vlak;
 - .3 verticaal: gat in de buitenzijde van de romp.

Voorschrift 29. Sloptanks

- 1. Met inachtneming van de bepalingen van voorschrift 3, lid 4, van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer uitgerust te zijn met sloptankvoorzieningen in overeenstemming met de vereisten van de leden 2.1 tot en met 2.3 van dit voorschrift. In olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, mag elke ladingtank worden aangewezen als sloptank.
- 2.1. Adequate voorzieningen dienen te zijn getroffen voor het reinigen van de ladingtanks en het overbrengen van verontreinigd ballastwater en tankwaswater van ladingtanks naar een door de Administratie goedgekeurde sloptank.
- 2.2. In dit systeem worden voorzieningen getroffen om het oliehoudend afval naar een sloptank of een combinatie van sloptanks over te brengen op zodanige wijze dat alle effluent die in zee wordt geloosd voldoet aan de bepalingen van voorschrift 34 van deze Bijlage.
- 2.3. De voorzieningen van de sloptank of combinatie van sloptanks dienen over de capaciteit te beschikken die nodig is om het slop afkomstig van tankwaswater, olierestanten en verontreinigde ballastrestanten aan boord te kunnen houden. De totale capaciteit van de sloptank of -tanks mag niet minder bedragen dan 3 percent van de totale hoeveelheid olie die het schip kan laden. De Administratie kan evenwel de volgende percentages aanvaarden:
 - .1 2 percent voor olietankschepen waarbij de tankwasvoorzieningen zodanig zijn dat wanneer de sloptank of -tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van

toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem hoeft te worden toegevoegd;

- .2 2 percent indien het schip is uitgerust met gescheiden-ballasttanks of toegewezen schone-ballasttanks in overeenstemming met voorschrift 18 van deze Bijlage, of met een systeem voor het wassen van ladingtanks met ruwe olie in overeenstemming met voorschrift 3 van deze Bijlage. Deze capaciteit mag tot 1,5 percent worden teruggebracht bij olietankschepen met zodanige tankwasvoorzieningen dat wanneer de sloptank of -tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem hoeft te worden toegevoegd; en
 3. 1 percent voor combinatietankschepen waarin de ladingolie uitsluitend in tanks met gladde wanden wordt vervoerd. Deze capaciteit mag tot 0,8 percent worden teruggebracht wanneer de tankwasvoorzieningen zodanig zijn dat wanneer de sloptank of -tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem hoeft te worden toegevoegd.
- 2.4. Sloptanks dienen zodanig te zijn ontworpen, met name met betrekking tot de plaatsing van inlaatopeningen, uitlaatopeningen, keerschotten of keringen, wanneer aangebracht, dat excessieve turbulentie en het meevoeren van olie of emulsie met het water wordt voorkomen.
3. Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen te zijn voorzien van ten minste twee sloptanks.

Voorschrift 30. Inrichtingen voor pompen, pijpleidingen en lozen

1. Aan boord van elk olietankschip dient op het open dek, aan beide zijden van het schip, een losaansluiting te zijn aangebracht voor afgifte van verontreinigd ballastwater of van door olie verontreinigd water aan ontvangstinrichtingen.
2. Aan boord van elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer dienen pijpleidingen voor het in zee lozen van ballastwater of door olie verontreinigd water uit ladingtankruimten, zoals kan worden toegestaan krachtens voorschrift 34 van deze Bijlage, te worden geleid naar het open dek of naar de zijde van het schip, boven de waterlijn in de ballasttoestand met de grootste diepgang. Andere pijpleidingsystemen die de handelingen mogelijk maken zoals deze zijn toegestaan ingevolge de leden 6.1 tot en met 6.5 van dit voorschrift kunnen aanvaard worden.
3. Aan boord van olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen voorzieningen te worden getroffen voor het stoppen van de lozing in zee van ballastwater of door olie verontreinigd water uit het ladingtankgedeelte, behalve de lozing onder de waterlijn toegestaan ingevolge lid 6 van dit voorschrift, vanaf een plaats op het bovendek of hoger, op een zodanige plaats dat de gebruikte

losaansluiting, zoals bedoeld in lid 1 van dit voorschrift, en de lozing in zee uit de pijpleidingen zoals bedoeld in lid 2 van dit voorschrift, met het oog waarneembaar zijn. Voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats behoeven geen voorzieningen te zijn aangebracht indien goed werkende communicatieverbindingen, zoals telefoon- of radioverbindingen, beschikbaar zijn tussen de waarnemingsplaats en de bedieningsplaatspositie voor de lozing.

4. Elk olietankschip opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dat dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks of te zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de volgende vereisten:

.1 het schip dient te zijn uitgerust met olieleidingen die zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt teruggebracht; en

.2 voorzieningen dienen te zijn getroffen om alle ladingpompen en alle ladingleidingen na afloop van het lossen van de lading af te tappen zo nodig na aansluiting op een nazuigstelsel. De restanten uit de leidingen en de pompen dienen zowel naar de wal als naar een ladingtank of sloptank te kunnen worden overgebracht. Voor afgifte naar de wal dient een aparte leiding met kleine diameter te zijn aangebracht die verbonden is met de walzijde van de afsluiters in de losaansluiting van het schip.

5. Elk ruwe-olietankschip opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dat dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks of te zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de bepalingen van lid 4.2 van dit voorschrift.

6. Aan boord van elk olietankschip dient de lozing van ballastwater of door olie verontreinigd water uit het ladinggedeelte boven de waterlijn te geschieden, behalve in de volgende gevallen:

.1 gescheiden ballast en schone ballast mogen onder de waterlijn worden geloosd:

.1 in havens of bij laad- of losplaatsen buitengaats, of

.2 op zee door het laten aflopen van de tanks, of

.3 op zee door middel van pompen indien het wisselen van ballastwater wordt uitgevoerd krachtens het bepaalde in voorschrift D-1.1 van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen,

mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaande aan de lozing visueel of op andere wijze is onderzocht teneinde te verzekeren dat er geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden.

.2 Olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, die niet in staat zijn zonder aanpassing gescheiden ballast boven de waterlijn te lozen, mogen gescheiden ballast onder de waterlijn op zee lozen, mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de

lozing is onderzocht, teneinde te verzekeren dat er geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden.

.3 Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, die gebruik maken van aangewezen schone-ballasttanks, en die niet in staat zijn zonder aanpassing ballastwater uit aangewezen schone-ballasttanks boven de water lijn te lozen, mogen deze ballast onder de waterlijn lozen, mits het lozen van het ballastwater wordt gecontroleerd overeenkomstig voorschrift 18.8.3 van deze Bijlage.

.4 Aan boord van ieder olietankschip op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water uit tanks in het ladinggedeelte anders dan sloptanks, door het laten aflopen van de tanks worden geloosd onder de waterlijn, mits voldoende tijd is verstreken zodat de afscheiding tussen olie en water kan hebben plaatsgevonden en het ballastwater onmiddellijk voor de lozing is onderzocht met een detector voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak zoals bedoeld in voorschrift 32 van deze Bijlage, teneinde te verzekeren dat de hoogte van het scheidingsvlak zodanig is dat de lozing geen verhoogd risico van schade voor het mariene milieu met zich meebrengt.

.5 Aan boord van olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water uit ladingtankgedeeltes onder de waterlijn wordt geloosd na of in plaats van de lozing volgens de methode bedoeld in lid 6.4, mits

.1 een deel van de stroom van dergelijk water via vaste leidingen wordt geleid naar een gemakkelijk toegankelijke plaats op het bovendek of hoger, waar deze met het oog waarneembaar is tijdens de lozingswerkzaamheden; en

.2 deze inrichtingen voor een deel van de stroom voldoen aan de door de Administratie gestelde eisen, die ten minste alle bepalingen dienen te omvatten van de Specificaties voor het ontwerp, de installatie en werking van een deelstroomsysteem voor de regeling van lozingen overboord, aangenomen door de Organisatie.

7. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8, waar een zeewaterinlaatkast is aangebracht die permanent aangesloten is op het pijpleidingsysteem van het ladinggedeelte, dient uitgerust te zijn met zowel een afsluiter op de zeewaterinlaatkast als een binnenboordscheidingsafsluiter. Naast deze afsluiters dient de zeewaterinlaatkast afgesloten te kunnen worden van het pijpleidingsysteem van het ladinggedeelte tijdens het laden, vervoer of lossen van de lading van het olietankschip, door middel van een doeltreffende inrichting die ten genoegen van de Administratie is. Onder een dergelijke doeltreffende inrichting wordt een voorziening verstaan die in het pijpleidingsysteem is geïnstalleerd teneinde, onder alle omstandigheden, te voorkomen dat het pijpleidinggedeelte tussen de afsluiter op de zeewaterinlaatkast en de binnenboordafsluiter met lading wordt gevuld.

DEEL B. UITRUSTING

Voorschrift 31. Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen

1. Onverminderd het bepaalde in de leden 4 en 5 van voorschrift 3 van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer te zijn uitgerust met een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor olielozingen.
2. Bij de bestudering van het ontwerp van de oliegehaltemeter die in het systeem dient te worden opgenomen, dient de Administratie rekening te houden met de door de Organisatie aanbevolen specificatie. Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor doorlopende registratie van de lozing van olie in liters per zeemijl en de totale hoeveelheid geloosde olie, of het oliegehalte en de hoeveelheid geloosde vloeistof per tijdseenheid. Deze registratie dient de aanduiding van tijd en datum te omvatten en ten minste drie jaar te worden bewaard. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient in werking te treden zodra er een lozing van effluent in zee plaatsvindt en zodanig te zijn ingericht dat gewaarborgd is dat elke lozing van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt zodra de hoeveelheid geloosde olie op enig moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge voorschrift 34 van deze Bijlage. Bij storingen in het bewakings- en regelsysteem moet de lozing stoppen. In het geval van storing in het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen kan handmatige bediening plaatsvinden, maar de defecte eenheid dient zo snel mogelijk weer in operationele staat te worden gebracht. Indien de autoriteit van de havenstaat zulks toestaat, kan een tankschip met een defect bewakings- en regelsysteem voor olielozingen één reis met ballast ondernemen voordat het een reparatiehaven aandoet.
3. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient te zijn ontworpen en geïnstalleerd met inachtneming van de richtlijnen en specificaties voor bewakings- en regelsystemen voor olielozingen voor olietankschepen, die door de Organisatie zijn uitgewerkt. De Administraties kunnen de specifieke voorzieningen vermeld in de richtlijnen en specificaties, aanvaarden.
4. De instructies inzake de werking van het systeem dienen in overeenstemming te zijn met een door de Administratie goedgekeurd operationeel handboek. Zij dienen zowel op handbediening als op automatische werking betrekking te hebben en te verzekeren, dat er in geen geval olie wordt geloosd, anders dan in overeenstemming met de voorwaarden omschreven in voorschrift 34 van deze Bijlage.

Voorschrift 32. Detector voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak

Onverminderd de bepalingen van de leden 4 en 5 van voorschrift 3 van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer te zijn uitgerust met doelmatige detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak, die door de Administratie zijn goedgekeurd voor het snel en accuraat vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak in sloptanks en ook beschikbaar te zijn voor gebruik in andere tanks waarin olie en water gescheiden worden en van waaruit directe lozing van effluent in zee beoogd wordt.

Voorschrift 33. Vereisten voor het wassen met ruwe olie

1. Elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dient te zijn uitgerust met een ladingtankreinigingssysteem waarbij met ruwe olie wordt gewassen. De Administratie ziet erop toe dat de methode, binnen één jaar nadat het tankschip voor de eerste maal wordt gebruikt voor het vervoer van ruwe olie, of, indien dit tijdstip later valt, aan het einde van de derde reis waarop ruwe olie, geschikt voor de ruwe-oliewasmethode, wordt vervoerd, volledig voldoet aan de vereisten van dit voorschrift.
2. De installatie voor wassen met ruwe olie met de bijbehorende uitrusting en voorzieningen dient te voldoen aan de vereisten vastgesteld door de Administratie. Deze vereisten dienen ten minste alle voorwaarden te bevatten die zijn vermeld in de door de Organisatie aangenomen Specificaties voor het ontwerp, de werkwijze en de regeling van ruwe-oliewassystemen. Wanneer een schip is uitgerust met apparatuur voor wassen met ruwe olie, maar dit ingevolge lid 1 van dit voorschrift niet verplicht is, dient deze apparatuur te voldoen aan de veiligheidsaspecten van de bovengenoemde Specificaties.
3. Elk systeem voor wassen met ruwe olie dat vereist is ingevolge voorschrift 18.7 van deze Bijlage dient te voldoen aan de vereisten van dit voorschrift.

DEEL C. REGELING VAN BEDRIJFSMATIGE LOZINGEN VAN OLIE

Voorschrift 34. Regeling van het lozen van olie

A. Lozingen buiten bijzondere gebieden

1. Onverminderd de bepalingen van voorschrift 4 van deze Bijlage, en lid 2 van dit voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels uit het ladinggedeelte van een olietankschip, verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:
 - .1 het tankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
 - .2 het tankschip bevindt zich meer dan 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
 - .3 het tankschip vervolgt zijn vaarroute;
 - .4 de hoeveelheid geloosde olie op enig moment van het lozen bedraagt niet meer dan 30 liter per zeemijl;
 - .5 de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor tankschepen opgeleverd op of vóór 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, niet meer dan 1/15.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte en voor tankschepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, niet meer dan 1/30.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte; en
 - .6 het tankschip heeft een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen in bedrijf en een sloptankvoorziening zoals vereist volgens de voorschriften 29 en 31 van deze Bijlage.

2. De bepalingen van lid 1 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op het lozen van schone ballast of van gescheiden ballast.

B. Lozingen in bijzondere gebieden

3. Onverminderd het bepaalde in lid 4 van dit voorschrift is lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels uit het ladinggedeelte van een olietankschip verboden wanneer het schip zich in een bijzonder gebied bevindt.
4. De bepalingen van lid 3 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op het lozen van schone ballast of van gescheiden ballast.
5. Niets in dit voorschrift verbiedt een schip, dat slechts tijdens een gedeelte van zijn reis in een bijzonder gebied vaart, buiten dat gebied te lozen overeenkomstig lid 1 van dit voorschrift.

C. Vereisten voor olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150 ton

6. De vereisten uit de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150, waarbij het lozen van olie krachtens dit voorschrift geregeld wordt door het aan boord houden van olie en latere afgifte van al het verontreinigde tankwaswater bij ontvangstinrichtingen. De totale hoeveelheid olie en water die voor het wassen is gebruikt en in een opslagtank is teruggepompt, dient te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen, tenzij toereikende voorzieningen zijn getroffen om te verzekeren dat elke uitstroming van de vloeistof die in zee mag worden geloosd doelmatig wordt bewaakt, teneinde te verzekeren dat aan de bepalingen van dit voorschrift wordt voldaan.

D. Algemene vereisten

7. Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip of in het kielzog van dat schip dienen de Regeringen van Partijen bij dit Verdrag, voor zover zij daar redelijkerwijs toe in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten ter zake teneinde na te gaan of de bepalingen van dit voorschrift zijn overtreden. Bij het onderzoek dienen in het bijzonder in aanmerking te worden genomen de wind en de omstandigheden op zee, de gevolgde koers en de snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.
8. Lozingen in zee mogen geen chemicaliën bevatten of andere stoffen in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen aangewend met het doel de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.
9. De olierestanten die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen van de leden 1 en 3 van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden voor latere afgifte bij ontvangstinrichtingen.

Voorschrift 35. Wassen met ruwe olie

1. Elk olietankschip dat met ruwe-oliewassystemen werkt, dient een handboek aan boord te hebben waarin het systeem en de uitrusting beschreven staan en waarin de operationele procedures uiteen worden gezet. Dit handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en alle informatie te bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in lid 2 van voorschrift 33 van deze Bijlage. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die van invloed is op het systeem voor het wassen met ruwe olie dient het handboek dienovereenkomstig te worden aangepast.
2. Voor het ballasten van ladingtanks dienen voldoende ladingtanks met ruwe olie te zijn gewassen alvorens de ballastreis aanvangt zodat, rekening houdend met het vaarschema van het tankschip en de te verwachten weersomstandigheden, ballastwater alleen in ladingtanks wordt gepompt die met ruwe olie zijn gewassen.
3. Tenzij een olietankschip ruwe olie vervoert die niet geschikt is voor de ruwe-oliewasmethode, dient het olietankschip de methode toe te passen in overeenstemming met het handboek.

Voorschrift 36. Oliejournaal Deel II – Lading- en ballasthandelingen

1. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer dient te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel II (Lading- en ballasthandelingen). Het Oliejournaal Deel II, hetzij als onderdeel van het scheepslogboek, hetzij anderszins, dient te zijn ingericht volgens het model zoals aangegeven in aanhangsel III bij deze Bijlage.
2. Het Oliejournaal Deel II dient, indien nodig voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende lading- en/of ballasthandelingen aan boord plaatsvindt:
 - .1 laden van olie;
 - .2 overbrengen van olie van de ene tank naar de andere gedurende de reis;
 - .3 lossen van olie;
 - .4 ballasten van ladingtanks en aangewezen schone-ballasttanks;
 - .5 reinigen van ladingtanks met inbegrip van het wassen met ruwe olie;
 - .6 lozen van ballast, behalve vanuit gescheiden-ballasttanks;
 - .7 lozen van water uit sloptanks;
 - .8 sluiten van alle desbetreffende afsluiters of soortgelijke middelen na het lozen uit sloptanks;
 - .9 sluiten van afsluiters ten behoeve van het afsluiten van aangewezen schone-ballasttanks van de lading- en nazuigleidingen na het lozen uit sloptanks; en
 - .10 verwijderen van restanten.

3. Voor de in voorschrift 34.6 van deze Bijlage bedoelde olietankschepen dient de totale hoeveelheid olie en waswater, na gebruik teruggepompt in een opslagtank, te worden vermeld in het Oliejournaal Deel II.
4. In geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 4 van deze Bijlage of in geval van door ongevallen veroorzaakte lozingen of andere uitzonderlijke lozingen van olie die niet uitgezonderd worden volgens voornoemd voorschrift, dient in het Oliejournaal Deel II melding te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.
5. Elke handeling beschreven in lid 2 van dit voorschrift dient onverwijld volledig in het Oliejournaal Deel II te worden vermeld, en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elke verrichte handeling dient door de voor de desbetreffende handelingen verantwoordelijke officier of officieren, te worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. De aantekeningen in het Oliejournaal Deel II dienen ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
6. Elke storing in het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient te worden aangetekend in het Oliejournaal Deel II.
7. Het Oliejournaal dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip onmiddellijk beschikbaar is voor inzage en wel, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het journaal dient gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.
8. De bevoegde autoriteit van de Regering van een Partij bij het Verdrag kan het Oliejournaal Deel II controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de desbetreffende aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal Deel II van het schip heeft gewaarmerkt, wordt bij alle gerechtelijke procedures toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal Deel II en het maken van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde autoriteit ingevolge de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.
9. Voor olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150 die worden gebruikt overeenkomstig voorschrift 34.6 van deze Bijlage dient door de Administratie een passend Oliejournaal te worden uitgewerkt.

HOOFDSTUK 5. VOORKOMING VAN VERONTREINIGING VOORTVLOEIEND UIT VOORVALLEN VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE

Voorschrift 37. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging

1. Ieder olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer en ieder ander schip, geen olietankschip zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, dient een door de Administratie goedgekeurd scheepsnoodplan voor olieverontreiniging aan boord te hebben.
2. Een dergelijk plan dient in overeenstemming te zijn met richtlijnen die door de Organisatie zijn opgesteld en zijn gesteld in de werktaal van de kapitein en de officieren. Het plan omvat ten minste:
 - .1 de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of anderen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van olieverontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8 en Protocol I van dit Verdrag, op basis van de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen;
 - .2 de lijst van autoriteiten of personen met wie contact dient te worden opgenomen in het geval van een voorval van olieverontreiniging;
 - .3 een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van olie als gevolg van het voorval te beperken of te beteugelen; en
 - .4 de procedures en de contactpersoon aan boord van het schip voor de coördinatie voor de aan boord te nemen maatregelen met de nationale en lokale autoriteiten bij de bestrijding van de verontreiniging.
3. In het geval van schepen waarop tevens voorschrift 17 van Bijlage II bij dit Verdrag van toepassing is, kan een dergelijk plan gecombineerd worden met het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen, vereist ingevolge voorschrift 17 van Bijlage II bij dit Verdrag. In dit geval luidt de titel van het plan „Scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee”.
4. Alle olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer dienen direct toegang te hebben tot computerprogrammatuur aan wal voor de berekening van de lekstabiliteit en van de resterende sterkte van de scheepsromp.

HOOFDSTUK 6. ONTVANGSTINRICHTINGEN

Voorschrift 38. Ontvangstinrichtingen

A. Ontvangstinrichtingen buiten de bijzondere gebieden

1. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe de aanleg te verzekeren van inrichtingen bij olielaadplaatsen, in reparatiehavens, alsmede in andere havens waar schepen olierestanten wensen te lozen, bestemd voor de ontvangst van die restanten en oliehoudende mengsels welke achterblijven voor afgifte door olietankschepen en andere schepen en toereikend om te voldoen aan de behoefte van de schepen die er gebruik van maken, zonder onnodig oponthoud van deze schepen te veroorzaken.
2. De ontvangstinrichtingen zoals bedoeld in lid 1 van dit voorschrift dienen te worden aangelegd in:
 - .1 alle havens en laad- of losplaatsen waar ruwe olie in olietankschepen wordt geladen, wanneer deze tankschepen onmiddellijk voor hun aankomst een reis in

ballast hebben gemaakt van niet langer dan 72 uur of niet meer dan 1200 zeemijlen;

.2 alle havens en laad- of losplaatsen waar olie, geen ruwe olie zijnde, in bulk wordt geladen met een gemiddelde hoeveelheid van meer dan 1000 ton per dag;

.3 alle havens waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het reinigen van tanks gevestigd zijn;

.4 alle havens en laad- of losplaatsen waar schepen worden afgehandeld die zijn voorzien van de tank(s) voor olierestanten (oliedrab) zoals vereist krachtens voorschrift 12 van deze Bijlage;

.5 alle havens, ten behoeve van de ontvangst van oliehoudend lenswater en overige restanten, die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage; en

.6 alle laadhavens voor bulkkladingen ten behoeve van de ontvangst van restanten uit combinatietankschepen, die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig voorschrift 34 van deze Bijlage.

3. Voor de capaciteit ten aanzien van de ontvangstinrichtingen is het volgende bepalend:

.1 Laadplaatsen voor ruwe olie dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 34.1 van deze Bijlage, door alle olietankschepen op reizen zoals beschreven in lid 2.1 van dit voorschrift.

.2 De laadhavens en laad- of losplaatsen bedoeld in paragraaf 2.2 van dit voorschrift dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 34.1 van deze Bijlage, door olietankschepen die andere olie dan ruwe olie in bulk laden.

.3 Alle havens, waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het reinigen van tanks gevestigd zijn, dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van alle restanten en oliehoudende mengsels die zich aan boord bevinden voor afgifte door schepen voordat zij bij deze werven of inrichtingen aankomen.

.4 Alle inrichtingen die ingevolge paragraaf 2.4 van dit voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van alle restanten, die overeenkomstig voorschrift 12 van deze Bijlage aan boord zijn gehouden van alle schepen die redelijkerwijze kunnen worden geacht deze havens en laad- of losplaatsen aan te doen.

.5 Alle inrichtingen die ingevolge dit voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van oliehoudend lenswater en andere restanten die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig voorschrift 15 van deze Bijlage.

.6 De inrichtingen die in laadhavens voor bulkkladingen zijn aangelegd, dienen naar behoren te worden afgestemd op de speciale problemen van combinatietankschepen.

3bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van de leden 1 tot en met 3 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
- .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
- .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.

B. Ontvangstinrichtingen binnen de bijzondere gebieden

4. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag wier kustlijn grenst aan een bijzonder gebied draagt er zorg voor dat alle olielaadplaatsen en reparatiehavens in het bijzondere gebied voorzien zijn van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van al het vuile ballast- en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien dienen alle havens binnen het bijzondere gebied te worden voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen van andere restanten en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben die toereikend is om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken zonder onnodig oponthoud van deze schepen te veroorzaken.

4bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van lid 4 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
 - .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
 - .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.
- 5.** De Regering van elke Partij bij dit Verdrag onder wier rechtsmacht ondiepe toegangen tot scheepvaartroutes vallen welke een vermindering van diepgang

door middel van het lozen van ballast zouden vereisen, draagt zorg voor inrichtingen bedoeld in lid 4 van dit voorschrift, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.

6. Ten aanzien van het gebied van de Rode Zee, de Perzische Golf, de Golf van Aden en het gebied van de Arabische Zee dat Oman bestrijkt, geldt het volgende:

.1 Elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen die zijn getroffen ingevolge de bepalingen van de leden 4 en 5 van dit voorschrift. Na ontvangst van voldoende kennisgevingen stelt de Organisatie een datum vast waarop de lozingsvereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage ten aanzien van het betrokken gebied van kracht worden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de aldus vastgestelde datum.

.2 Gedurende het tijdvak tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de aldus vastgestelde datum houden schepen die in de bijzondere gebieden varen zich aan de vereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage wat betreft lozingen buiten de bijzondere gebieden.

.3 Na deze datum houden ook olietankschepen die lading innemen in havens in deze bijzondere gebieden waar de genoemde inrichtingen nog niet beschikbaar zijn, zich volledig aan de vereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage wat betreft lozingen binnen de bijzondere gebieden. Olietankschepen die deze *bijzondere gebieden binnenvaren om lading in te nemen*, stellen echter alles in het werk om het gebied binnen te varen met uitsluitend schone ballast aan boord.

.4 Na de datum waarop de bepalingen voor het betrokken bijzondere gebied van kracht zijn geworden stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt; de Organisatie stelt de betrokken Partijen op de hoogte.

.5 Een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag dient ten minste te zijn voorzien in de in de leden 1, 2 en 3 van dit voorschrift bedoelde ontvangstinrichtingen.

7. Onverminderd de leden 4, 5 en 6 van dit voorschrift zijn de volgende regels van toepassing op het Antarctisch gebied:

.1 De Regering van elke Partij bij dit Verdrag uit wier haven schepen vertrekken op weg naar, of aankomen vanuit het Antarctisch gebied, verplichten zich ertoe zodra praktisch uitvoerbaar toereikende inrichtingen aan te leggen voor de ontvangst van alle olierestanten (oliedrab), vuile ballast, tankwaswater, en andere oliehoudende restanten en mengsels van alle schepen, zonder onnodig oponthoud te veroorzaken en overeenkomstig de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

.2 De Regering van elke Partij bij dit Verdrag ziet erop toe dat alle schepen die gerechtigd zijn onder haar vlag te varen, voordat deze het Antarctisch gebied binnenvaren, zijn uitgerust met een of meerdere tanks van voldoende capaciteit aan boord voor het bewaren van alle oliedrab, vuile ballast, tankwaswater en andere oliehoudende restanten en mengsels en dat deze schepen voorzieningen

hebben getroffen om deze oliehoudende restanten bij een ontvangstinrichting af te geven nadat zij het gebied verlaten.

C. Algemene vereisten

8. Elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen die ingevolge de bepalingen van dit voorschrift zijn aangebracht, als ontoereikend worden aangemerkt, waarna de Organisatie de betrokken Partijen op de hoogte stelt.

HOOFDSTUK 7. BIJZONDERE VEREISTEN VOOR VASTE OF DRIJVENDE PLATFORMS

Voorschrift 39. Bijzondere vereisten voor vaste of drijvende platforms

1. Dit voorschrift is van toepassing op vaste of drijvende platforms, met inbegrip van boorinstallaties, drijvende productie-, opslag- en overslageenheden (FPSO's) die buitengaats worden gebruikt voor de productie en opslag van olie, en drijvende opslageenheden (FSU's) die worden gebruikt voor de opslag buitengaats van geproduceerde olie.
2. Vaste of drijvende platforms, buitengaats gebezigd voor exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, en andere platforms, dienen te voldoen aan de vereisten van deze Bijlage die van toepassing zijn op schepen, geen olietankschepen zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, met dien verstande dat:
 - .1 zij, voor zover praktisch uitvoerbaar, dienen te zijn uitgerust met de voorzieningen vereist in de voorschriften 12 en 14 van deze Bijlage;
 - .2 zij een registratie, volgens een door de Administratie goedgekeurd model, dienen bij te houden van alle handelingen waarbij lozingen van olie of oliehoudende mengsels plaatsvinden; en
 - .3 overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 4 van deze Bijlage, het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels verboden is, tenzij het oliegehalte van de geloosde vloeistof zonder verdunning niet hoger is dan 15 delen per miljoen.
4. Bij het controleren van de naleving van deze Bijlage ten aanzien van platforms die als FPSO of FSU zijn ingericht, dienen de Administraties, behalve met de vereisten van lid 2, rekening te houden met de door de Organisatie opgestelde Richtlijnen.

HOOFDSTUK 8. VOORKOMEN VAN VERONTREINIGING TIJDENS HET OVERPOMPEN VAN LADINGOLIE TUSSEN OLIENTANKSCHEPEN OP ZEE

Voorschrift 40. Werkingssfeer

1. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn van toepassing op olietankschepen met een brutotonnage van 150 ton of meer die betrokken zijn bij het overpompen van ladingolie tussen olietankschepen op zee (ship-to-ship (STS)-operaties) en hun STS-operaties uitgevoerd op of na 1 april 2012. STS-operaties die echter voor deze datum, maar na goedkeuring door de Administratie van het plan voor STS-

- operaties, vereist krachtens voorschrift 41.1, worden uitgevoerd, dienen voor zover mogelijk overeen te stemmen met het plan voor STS-operaties.
2. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op het overpompen van olie in het geval van vaste of drijvende platforms, met inbegrip van boorinstallaties, drijvende productie-, opslag- en overslageenheden (FPSO's) die buitengaats worden gebruikt voor de productie en opslag van olie, en drijvende opslageenheden (FSU's) die worden gebruikt voor de opslag buitengaats van geproduceerde olie.
 3. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op bunkeroperaties.
 4. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op STS-operaties die nodig zijn om de veiligheid van een schip te waarborgen of levens te redden op zee, of om bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken.
 5. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op STS-operaties indien een van de betrokken schepen een oorlogsschip, hulpschip of ander schip is dat eigendom is van of wordt geëxploiteerd door een staat, en, op dat ogenblik alleen voor niet-commerciële overheidsdiensten wordt gebruikt. Iedere staat dient door het aannemen van passende maatregelen die niet ten koste gaan van de exploitatie of operationele mogelijkheden van dergelijke schepen, evenwel te waarborgen dat de STS-operaties worden uitgevoerd op een wijze die, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, verenigbaar is met dit hoofdstuk.

Voorschrift 41. Algemene regels inzake veiligheid en milieubescherming

1. Ieder olietankschip dat STS-operaties uitvoert dient uiterlijk op de datum van het eerste jaarlijks of tussentijds onderzoek of het hernieuwd onderzoek van het schip op of na 1 januari 2011 een plan aan boord te hebben waarin vermeld staat hoe de STS-operaties dienen te worden uitgevoerd (plan voor STS-operaties). Het plan voor STS-operaties van ieder olietankschip dient door de Administratie te worden goedgekeurd. Het plan voor STS-operaties dient te zijn geschreven in de werktaal aan boord van het schip.
2. Het plan voor STS-operaties wordt opgesteld rekening houdend met de gegevens uit de richtlijnen voor beste praktijken voor STS-operaties die door de Organisatie zijn vastgesteld. Het plan voor STS-operaties kan worden opgenomen in een bestaand Veiligheidsmanagementsysteem, vereist krachtens hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, indien dit vereiste van toepassing is op het desbetreffende olietankschip.
3. Ieder olietankschip waarop dit hoofdstuk van toepassing is dat STS-operaties uitvoert, dient aan het plan voor STS-operaties te voldoen.
4. De persoon belast met advisering en algeheel toezicht bij STS-operaties is bevoegd tot het uitvoeren van alle relevante taken, overeenkomstig de bevoegdheden vervat in de richtlijnen voor beste praktijken voor STS-operaties die door de Organisatie zijn vastgesteld.
5. Verslagen van STS-operaties dienen gedurende drie jaar aan boord te worden bewaard en onmiddellijk beschikbaar te zijn voor inspectie door een partij bij dit Verdrag.

Voorschrift 42. Kennisgeving

1. Ieder olietankschip waarop dit hoofdstuk van toepassing is waarmee beoogd wordt STS-operaties uit te voeren in de territoriale zee of de exclusieve economische zone van een partij bij dit Verdrag, dient die partij niet minder dan 48 uur van tevoren in kennis te stellen van de geplande STS-operaties. Wanneer, in uitzonderlijke gevallen, alle in het tweede lid genoemde informatie niet ten minste 48 uur van tevoren beschikbaar is, dient het olietankschip dat de ladingolie lost de partij bij dit Verdrag niet minder dan 48 uur van te voren ervan in kennis stellen dat er een STS-operatie zal plaatsvinden en dat de in het tweede lid genoemde informatie zo spoedig mogelijk aan de partij zal worden verstrekt.
2. De in het eerste lid van dit voorschrift genoemde kennisgeving bevat ten minste de volgende gegevens:
 - .1. naam, vlag, roepnaam, IMO-nummer en verwachte tijd van aankomst van de olietankschepen die bij de STS-operaties betrokken zijn;
 - .2. datum, tijd en geografische locatie bij aanvang van de geplande STS-operaties;
 - .3. of de STS-operaties voor anker of varend worden uitgevoerd;
 - .4. soort olie en hoeveelheid;
 - .5. geplande duur van de STS-operaties;
 - .6. naam van de bij de STS-operaties betrokken dienstverlener of persoon belast met advisering en algeheel toezicht en contactgegevens; en
 - .7. bevestiging dat de olietanker een plan voor STS-operaties aan boord heeft dat aan de vereisten van voorschrift 41 voldoet.
3. Indien de verwachte tijd van aankomst van een olietankschip op de locatie of in het gebied waar de STS-operaties zullen plaatsvinden meer dan zes uur verschuift, dient de kapitein, reder of scheepsagent van het olietankschip de aangepaste verwachte tijd van aankomst door te geven aan de partij bij dit Verdrag die in het eerste lid van dit voorschrift wordt genoemd.

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE VEREISTEN VOOR HET GEBRUIK OF VERVOER VAN OLIE IN HET ANTARCTISCH GEBIED

Voorschrift 43. Bijzondere vereisten voor het gebruik of vervoer van olie in het Antarctisch gebied

1. Met uitzondering van schepen die ingezet worden bij het waarborgen van de veiligheid van schepen of bij een opsporings- en reddingsoperatie, is het vervoer in bulk als lading of het vervoer en gebruik van brandstof van het volgende:
 - .1 ruwe olie met een dichtheid van meer dan 900 kg/m³ bij 15°C;
 - .2 andere olieproducten dan ruwe olie, met een dichtheid van meer dan 900 kg/m³ bij 15°C of een kinematische viscositeit van meer dan 180 mm²/s bij 50°C; of
 - .3 bitumen, teer en emulsies van deze producten,verboden in het Antarctisch gebied, zoals omschreven in Bijlage I, voorschrift 1.11.7.

2. Indien eerdere operationele handelingen het vervoer of het gebruik van de in paragraaf 1.1 tot en met 1.3 van dit voorschrift genoemde olieproducten hebben ingehouden, is het reinigen of spoelen van de tanks of pijpleidingen niet vereist.

HOOFDSTUK 10. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DIT VERDRAG

Voorschrift 44. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 45. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.
2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
4. De audit van alle partijen:
 - .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
 - .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Aanhangsel I. LIJST VAN OLIËN 31

Asfaltoplossingen

Mengcomponenten

Dakbedekkersolle

Door directe destillatie verkregen restant

Olie

Gezuiverde olie

Ruwe olie

Ruwe olie bevattende mengsels

Dieselolie

Brandstofolie nr. 4

Brandstofolie nr. 5

Brandstofolie nr. 6

Brandstofolierestanten

Bij de aanleg van wegdekken gebruikte olie

Transformatorolie

Aromatische olie (exclusief plantaardige olie)

Smeeroliën en mengproducten

Minerale olie

Motorolie

Kruipolie

Spindelolie

Turbineolie

Distillaten

Door directe destillatie verkregen destillaten

Door afdampen verkregen (afgetopte) voedingsdestillaten

Gasolie

Gekraakt

Mengcomponenten voor benzine

Alkylaten-brandstof

Reformaten

Polymeer-brandstof

Benzines

Putgasbenzine (condensaat)

Autobenzine

Vliegtuigbenzine

Door directe destillatie verkregen benzine

Brandstofolie nr. 1 (kerosine)

Brandstofolie nr. 1-D

Brandstofolie nr. 2

Brandstofolie nr. 2-D

Brandstoffen voor straalmotoren

JP-1 (kerosine)

JP-3

JP-4

JP-5 (kerosine, zwaar)

Turbinebrandstof

Kerosine

Koolwaterstof oplosmiddelen

Nafta

Oplosmiddel

Petroleum

Destillaatolie met beperkt kooktraject

Aanhangsel II. Model van het IOPP-certificaat en van de Supplementen, formulier B

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE

(Opmerking: Dit certificaat dient te worden aangevuld met een constructie- en uitrustingsrapport)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij, als gewijzigd, (hierna te noemen het "Verdrag") namens de Regering van:

.....
(volledige officiële aanduiding van het land)

door

.....
(volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie gemachtigd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip**

Naam van het schip	
Onderscheidingsnummer of -letters	
Haven van registratie	
Bruto-tonnage	
Draagvermogen van het schip (ton) [†]	
IMO-nummer‡	

* Het IOPP-certificaat dient ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer het certificaat tevens is gesteld in een officiële taal van het land dat het certificaat afgeeft, is deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.

** De gegevens van het schip kunnen ook horizontaal worden vermeld in de vakjes.

† Voor olietankschepen

‡ Zie het stelsel voor scheepsidentificatienummers van de IMO door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.600(15).

Type schip:^{*}

Olietankschip

Schip, niet zijnde een olietankschip, met ladingtanks die vallen onder voorschrift 2.2 van Bijlage I van het Verdrag

Alle andere schepen dan de bovenstaande.

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

1. Dat het schip is onderzocht in overeenstemming met voorschrift 6 van Bijlage I bij het Verdrag; en
2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de toestand daarvan in alle opzichten voldoende zijn, alsmede dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage I bij het Verdrag.

Dit certificaat is geldig tot.....[†]
afhankelijk van onderzoeken in overeenstemming met voorschrift 6 van Bijlage I bij het Verdrag.

Datum van afronding van het onderzoek waarop dit certificaat gebaseerd is:
dd/mm/jjjj.....

Afgegeven te.....
(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....
(Datum van afgifte)

.....
(handtekening van bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

^{*} Doorhalen wat niet van toepassing is

[†] Vul de uiterste datum van geldigheid in als omschreven door de Administratie in overeenstemming met voorschrift 10.1 van Bijlage I bij het Verdrag. De dag en maand van deze datum komen overeen met die van de verjaardatum omschreven in voorschrift 1.27 van Bijlage I bij het Verdrag, tenzij gewijzigd in overeenstemming met voorschrift 10.8 van Bijlage I bij het Verdrag.

AANTEKENING VOOR JAARLIJKSE EN TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat bij een onderzoek zoals vereist bij voorschrift 6 van Bijlage I bij het Verdrag werd geconstateerd dat het schip voldoet aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van het Verdrag:

Jaarlijks onderzoek: Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks*/tussentijds* onderzoek: Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks*/tussentijds* onderzoek: Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks onderzoek: Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

* Doorhalen wat niet van toepassing is

**JAARLIJKS/TUSSENTIJD'S ONDERZOEK IN OVEREENSTEMMING MET
VOORSCHRIFT 10.8.3**

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat bij een jaarlijks/tussentijds* onderzoek in overeenstemming met voorschrift 10.8.3 van Bijlage I bij het Verdrag is geconstateerd dat het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag:

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

**AANTEKENING TOT VERLENGING VAN HET CERTIFICAAT INDIEN DIT MINDER
DAN 5 JAAR GELDIG IS WANNEER VOORSCHRIFT 10.3 VAN TOEPASSING
IS**

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 10.3 van Bijlage I bij het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

**AANTEKENING DAT HET HERNIEUWDE ONDERZOEK IS VOLTOOID EN
VOORSCHRIFT 10.4 VAN TOEPASSING IS**

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 10.4 van Bijlage I bij het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

* Doorhalen wat niet van toepassing is

AANTEKENING TOT VERLENGING VAN DE GELDIGHEID VAN HET CERTIFICAAT
TOTDAT DE HAVEN VAN ONDERZOEK IS BEREIKT OF GEDURENDE EEN TERMIJN
VAN UITSTEL WANNEER VOORSCHRIFT 10.5 OF 10.6 VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 10.5 of 10.6* van Bijlage I bij het
Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):.....

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

AANTEKENING TOT VERSCHUIVING VAN DE VERJAARDATUM WANNEER
VOORSCHRIFT 10.8 VAN TOEPASSING IS

In overeenstemming met voorschrift 10.8 van Bijlage I bij het Verdrag is de nieuwe
verjaardatum(dd/mm/jjjj):.....

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum(dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

In overeenstemming met voorschrift 10.8 van Bijlage I bij het Verdrag is de nieuwe
verjaardatum(dd/mm/jjjj):.....

Ondertekend door:
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum(dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

MODELFORMULIER A

Aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (IOPP-certificaat)

CONSTRUCTIE EN UITRUSTINGSRAPPORT VOOR SCHEPEN NIET ZIJNDE OLIETANKSCHEPEN

Ten aanzien van de bepalingen van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij van 1978 (hierna te noemen het "Verdrag").

Opmerkingen:

- 1 Dit model dient te worden gebruikt voor het derde type schepen als gerangschikt op het IOPP-certificaat, dus "alle andere schepen dan de bovenstaande". Voor olietankschepen en schepen niet zijnde olietankschepen met ladingtanks die vallen onder voorschrift 2.2 van Bijlage I van het Verdrag, dient model B te worden gebruikt.
- 2 Dit rapport dient permanent gehecht te zijn aan het IOPP-certificaat. Het IOPP-certificaat dient te allen tijde beschikbaar te zijn aan boord.
- 3 Indien de taal van het oorspronkelijke rapport een andere is dan de Engelse, Franse of Spaanse taal, dient de tekst vergezeld te gaan van een vertaling in één van deze talen.
- 4 De hokjes worden ingevuld met ofwel een kruisje (x) voor de antwoorden "ja" en "van toepassing" of een streepje (-) voor de antwoorden "neen" of "niet van toepassing", al naar gelang wat van toepassing is.
- 5 De voorschriften genoemd in dit rapport verwijzen naar de voorschriften van Bijlage I bij het Verdrag en resoluties verwijzen naar die welke zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie.

1. Gegevens van het schip

- 1.1 Naam van het schip
- 1.2 Onderscheidingsnummer of -letters
- 1.3 Haven van registratie
- 1.4 Brutotonnage
- 1.5 Datum van de bouw:
 - 1.5.1 Datum van bouwcontract
 - 1.5.2 Datum waarop de kiel werd gelegd of de bouw van het schip zich in een soortgelijk stadium bevond
 - 1.5.3 Datum van oplevering

- 1.6 Ingrijpende wijziging (indien van toepassing)
- 1.6.1 Datum contract inzake de wijziging
- 1.6.2 Datum waarop met de wijziging is begonnen
- 1.6.3 Datum van voltooiing van de wijziging
- 1.7 Als gevolg van een onvoorziene vertraging bij de oplevering is het schip overeenkomstig voorschrift 1.28.1 door de Administratie aanvaard als een "schip opgeleverd op of vóór 31 december 1979" ☐
- 2. Uitrusting voor het regelen van olielozingen uit lensinrichtingen van machineruimten en brandstofolietanks (voorschriften 16 en 14)**
- 2.1 Vervoer van ballastwater in brandstofolietanks:
- 2.1.1 Onder normale omstandigheden mag het schip ballastwater in brandstofolietanks vervoeren ☐
- 2.2 Geïnstalleerd type oliefiltreerinstallatie:
- 2.2.1 Oliefiltreerinstallatie (15 ppm) (voorschrift 14.6) ☐
- 2.2.2 Oliefiltreerinstallatie (15 ppm) voorzien van alarminstallatie en automatische uitschakelvoorziening (voorschrift 14.7) ☐
- 2.3 Goedkeuringsnormen:
- 2.3.1 De apparatuur voor olie-waterafscheiding /oliefiltreersysteem:
- .1 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X); ☐
- .2 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33); ☐
- .3 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.107(49); ☐
- .4 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.233(VII); ☐
- .5 is goedgekeurd in overeenstemming met nationale normen die niet zijn gebaseerd op resolutie A.393(X) of A.233(VII); ☐
- .6 is niet goedgekeurd. ☐

2.3.2 De verwerkingsseenheid is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.444(XI) ☐

2.3.3 De oliegehaltemeter:

.1 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X); ☐

.2 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33); ☐

.3 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximaal debiet van het systeem is.....m³/u

2.5 Ontheffing van voorschrift 14:

2.5.1 In overeenstemming met voorschrift 14.5 is het schip ontheven van de vereisten van voorschrift 14.1 of 14.2.

2.5.1.1 Het schip wordt uitsluitend ingezet voor reizen in het/(de) bijzondere gebied(en): ☐

2.5.1.2 Het schip is goedgekeurd krachtens de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen en maakt reizen in de lijnvaart die in totaal niet langer dan 24 uur duren. ☐

2.5.2 Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzameltank(s) ten behoeve van het volledig aan boord houden van alle oliehoudend lenswater: ☐

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank		Inhoud (m ³)
	Spant(nummers) (van)-(t/m)	Plaats in de breedte	
Totale inhoud: m ³			

2A.1 Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 12A en voldoet aan de vereisten van:

lid 6 en 7 of 8 (dubbele rompconstructie)

lid 11 (onbedoelde uitstroming van brandstofolie).

2A.2 Het schip behoeft niet te voldoen aan de vereisten van voorschrift 12A.

3. Middelen voor het aan boord houden en verwijderen van olierestanten (oliedrab) (voorschrift 12) en verzameltank(s) voor oliehoudend lenswater

3.1. Het schip is als volgt uitgerust met tanks voor olierestanten (oliedrab) voor het aan boord houden van olierestanten (oliedrab):

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank	Inhoud (m ³)
Spant(nummers)(van)-(naar)	Plaats in de breedte	

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank	Inhoud (m ³)
		Totale inhoud: m ³

3.2. Middelen voor het verwijderen van olierestanten (oliedrab) uit de tanks voor olierestanten (oliedrab):

3.2.1. Verbrandingsoven voor olieresiduen (oliedrab)... ☐

3.2.2. Hulpketel geschikt voor het verbranden van olierestanten (oliedrab).... ☐

3.2.3. Overige aanvaardbare middelen (a.u.b. vermelden).... ☐

3.3. Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzameltank(s) voor het aan boord houden van oliehoudend lenswater:

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank	Inhoud (m ³)
Spant(nummers)(van)-(naar)	Plaats in de breedte	
		Totale inhoud: m ³

4. Standaard aansluiting voor afgifte

(voorschrift 13)

- 4.1** Het schip is uitgerust met een pijpleiding voor de afgifte van oliedrab en van restanten afkomstig uit machinekamerlensputten aan ontvangstinrichtingen, voorzien van een standaard aansluiting voor afgifte overeenkomstig voorschrift 13
-

5. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging/verontreiniging van de zee
(voorschrift 37)

5.1 Het schip is voorzien van een scheepsnoodplan voor olieverontreiniging in
overeenstemming met voorschrift 37 ☐

5.2 Het schip is voorzien van een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee in
overeenstemming met voorschrift 37.3 ☐

6. Vrijstelling

6.1 Door de Administratie is overeenkomstig voorschrift 3.1 vrijstelling verleend van de
vereisten van hoofdstuk 3 van Bijlage I van het Verdrag ten aanzien van de rubrieken onder
de paragraaf/paragrafen

.....
.....
..... van dit rapport ☐

7. Gelijkwaardige voorzieningen (voorschrift 5)

7.1 Door de Administratie zijn voor bepaalde vereisten van Bijlage I gelijkwaardige voorzieningen
goedgekeurd ten aanzien van de items onder de paragraaf/paragrafen van dit rapport ☐

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat dit rapport in alle opzichten correct is.

Afgegeven te.....
(Plaats van afgifte van het rapport)

.....
(Datum van afgifte)

.....
(handtekening van bevoegde ambtenaar die het rapport
afgeeft)

(zegel of stempel van de autoriteit die het rapport afgeeft, naar gelang wat van toepassing
is)

MODELFORMULIER B

Aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (IOPP-certificaat)

CONSTRUCTIE EN UITRUSTINGSRAPPORT VOOR OLJETANKSCHEPEN

Ten aanzien van de bepalingen van Bijlage I bij het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij van 1978 (hierna te noemen het "Verdrag").

Opmerkingen:

- 1 Dit model dient te worden gebruikt voor de eerste twee typen schepen als gerangschikt in het IOPP-certificaat, dus "olietankschepen" en "schepen niet zijnde olietankschepen, met ladingtanks die vallen onder voorschrift 2.2 van Bijlage I van het Verdrag". Voor het derde type schepen als gerangschikt op het IOPP-certificaat dient model A te worden gebruikt.
- 2 Dit rapport dient permanent gehecht te zijn aan het IOPP-certificaat. Het IOPP-certificaat dient te allen tijde beschikbaar te zijn aan boord.
- 3 Het oorspronkelijke rapport dient ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer het rapport tevens is gesteld in een officiële taal van het land dat het rapport afgeeft, is deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
- 4 De hokjes worden ingevuld met ofwel een kruisje (x) voor de antwoorden "ja" en "van toepassing" of een streepje (-) voor de antwoorden "neen" of "niet van toepassing", al naar gelang wat van toepassing is.
- 5 Tenzij anders vermeld, verwijzen de voorschriften genoemd in dit rapport naar de voorschriften van Bijlage I bij het Verdrag en resoluties verwijzen naar die welke zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie.

1. Gegevens van het schip

- 1.1 Naam van het schip
- 1.2 Onderscheidingsnummer of -letters
- 1.3 Haven van registratie
- 1.4 Brutotonnage
- 1.5 Vervoerscapaciteit van het schip(m³)
- 1.6 Draagvermogen van het schip (ton) (voorschrift 1.23)
- 1.7 Lengte van het schip (m) (voorschrift 1.19)

- 1.8 Datum van de bouw:
- 1.8.1 Datum van bouwcontract
- 1.8.2 Datum waarop de kiel werd gelegd of de bouw van het schip zich in een soortgelijk stadium bevond
- 1.8.3 Datum van oplevering
- 1.9 Ingrijpende wijziging (indien van toepassing)
- 1.9.1 Datum van contract inzake wijziging
- 1.9.2 Datum waarop met de wijziging is begonnen
- 1.9.3 Datum van voltooiing van de wijziging
- 1.10 Onvoorziene vertraging in de oplevering:
- 1.10.1 Als gevolg van een onvoorziene vertraging bij de oplevering is het schip overeenkomstig voorschrift 1.28.1 door de Administratie aanvaard als een "schip opgeleverd op of vóór 31 december 1979" ☐
- 1.10.2 Als gevolg van een onvoorziene vertraging bij de oplevering is het schip overeenkomstig voorschrift 1.28.3 door de Administratie aanvaard als een "schip opgeleverd op of vóór 1 juni 1982". ☐
- 1.10.3 Als gevolg van een onvoorziene vertraging bij de oplevering hoeft het schip niet te voldoen aan de bepalingen van voorschrift 26. ☐
- 1.11 Type schip:
- 1.11.1 Ruwe-olietankschip ☐
- 1.11.2 Productentankschip ☐
- 1.11.3 Productentankschip waarmee geen brandstofolie of zware dieselolie als bedoeld in voorschrift 20.2, of smeerolie wordt vervoerd ☐
- 1.11.4 Ruwe-olie/productentankschip ☐
- 1.11.5 Combinatietankschip ☐
- 1.11.6 Schip, niet zijnde een olietankschip, met ladingtanks die vallen onder voorschrift 2.2 van Bijlage I van het Verdrag ☐
- 1.11.7 Olietankschip dat speciaal wordt gebruikt voor het vervoer van de in voorschrift 2.4 bedoelde producten ☐

1.11.8 Het schip, dat wordt aangeduid als "ruwe-olietankschip" dat met COW werkt, wordt ook aangeduid als een "productentankschip" dat met CBT werkt, waarvoor ook een afzonderlijk IOPP-certificaat is afgegeven ☐

1.11.9 Het schip, dat wordt aangeduid als "productentankschip" dat met CBT werkt, wordt ook aangeduid als een "ruwe-olietankschip" dat met COW werkt, waarvoor ook een separaat IOPP-certificaat is afgegeven ☐

2. Uitrusting voor het regelen van olielozingen uit lensputten van machineruimten en brandstofolietanks (voorschriften 16 en 14)

2.1 Vervoer van ballastwater in brandstofolietanks:

2.1.1 Onder normale omstandigheden kan het schip ballastwater in brandstofolietanks vervoeren ☐

2.2 Aangebracht type oliefiltreerinstallatie:

2.2.1 Oliefiltreerinstallatie (15 ppm) (voorschrift 14.6) ☐

2.2.2 Oliefiltreerinstallatie (15 ppm) voorzien van alarminstallatie en automatische uitschakelvoorziening (voorschrift 14.7) ☐

2.3 Goedkeuringsnormen:

2.3.1 De apparatuur voor olie-waterafscheiding /oliefiltreersysteem:

.1 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X); ☐

.2 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33); ☐

.3 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.107(49); ☐

.4 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.233(VII); ☐

.5 is goedgekeurd in overeenstemming met nationale normen die niet zijn gebaseerd op resolutie A.393(X) of A.233(VII); ☐

.6 is niet goedgekeurd. ☐

2.3.2 De verwerkingseenheid is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.444(XI) ☐

2.3.3 De oliegehaltemeter:

- .1 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X); ☐
- .2 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33); ☐
- .3 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximaal debiet van het systeem is m³/u

2.5 Ontheffing van voorschrift 14:

2.5.1 In overeenstemming met voorschrift 14.5 is het schip ontheven van de vereisten van de voorschriften 14.1 of 14.2.

Het schip wordt uitsluitend ingezet voor reizen in het/(de) bijzondere gebied(en): ☐

2.5.2 Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzameltank(s) ten behoeve van het volledig aan boord houden van alle oliehoudend lenswater: ☐

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank		Inhoud (m ³)
	Spant(nummers) (van)-(t/m)	Plaats in de breedte	
Totale inhoud:m ³			

2.5.3 In plaats van met verzameltank(s) is het schip uitgerust met inrichtingen voor het overbrengen van lenswater naar de sloptank ☐

2A.1 Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 12A en voldoet aan de vereisten van:

lid 6 en 7 of 8 (dubbele rompconstructie) ☐

lid 11 (onbedoelde uitstroming van brandstofolie). ☐

2A.2 Het schip behoeft niet te voldoen aan de vereisten van voorschrift 12A. ☐

3. Middelen voor het aan boord houden en verwijderen van olierestanten (oliedrab) (voorschrift 12) en verzameltank(s) voor oliehoudend lenswater

3.1. Het schip is als volgt uitgerust met tanks voor olierestanten (oliedrab) voor het aan boord houden van olierestanten (oliedrab):

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank	Inhoud (m ³)
Spant(nummers)(van)-(naar)	Plaats in de breedte	
		Totale inhoud: m ³

3.2. Middelen voor het verwijderen van olierestanten (oliedrab) uit de tanks voor olierestanten (oliedrab):

3.2.1. Verbrandingsoven voor olieresiduen (oliedrab)... ☐

3.2.2. Hulpketel geschikt voor het verbranden van olierestanten (oliedrab).... ☐

3.2.3. Overige aanvaardbare middelen (a.u.b. vermelden).... ☐

3.3. Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzameltank(s) voor het aan boord houden van oliehoudend lenswater:

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank	Inhoud (m ³)
Spant(nummers)(van)-(naar)	Plaats in de breedte	
		Totale inhoud: m ³

4. Standaard aansluiting voor afgifte

(voorschrift 13)

4.1 Het schip is uitgerust met een pijpleiding voor de afgifte van oliedrab en van restanten afkomstig uit machinekamerlensputten aan ontvangstinrichtingen, voorzien van een standaard aansluiting voor afgifte overeenkomstig voorschrift 13 ☐

5. Constructie (voorschriften 18, 19, 20, 23, 26, 27 en 28)

5.1 In overeenstemming met de vereisten van voorschrift 18 dient het schip:

5.1.1 te zijn uitgerust met SBT, PL en COW ☐

5.1.2 te zijn uitgerust met SBT en PL ☐

5.1.3 te zijn uitgerust met SBT ☐

5.1.4 te zijn uitgerust met SBT of COW ☐

5.1.5 te zijn uitgerust met SBT of CBT ☐

5.1.6 niet verplicht te voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 ☐

5.2 Gescheiden-ballasttanks (SBT):

5.2.1 Het schip is conform voorschrift 18 uitgerust met SBT ☐

5.2.2 Het schip is conform voorschrift 18 uitgerust met SBT, die conform de voorschriften 18.12 tot en met 18.15 op beschermend gelegen plaatsen (PL) zijn aangebracht
☐

5.2.3 De SBT zijn als volgt verdeeld:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Totale inhoud:m ³	

5.3 Aangewezen schone-ballasttanks (CBT):

5.3.1 Het schip is conform voorschrift 18.8 uitgerust met CBT en mag als productentankschip worden geëxploiteerd ☐

5.3.2 De CBT zijn als volgt verdeeld:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Totale inhoud:m ³	

- 5.3.3 Het schip is voorzien van een geldig Handboek voor aangewezen schone-ballasttanks, gedateerd ☐
- 5.3.4 Het schip heeft gemeenschappelijke pijpleidingen en pompvoorzieningen voor het ballasten van de CBT en het verpompen van ladingolie ☐
- 5.3.5 Het schip heeft gescheiden onafhankelijke pijpleidingen en pompvoorzieningen voor het ballasten van de CBT ☐
- 5.4 Wassen met ruwe olie (COW):
- 5.4.1 Het schip is conform voorschrift 33 uitgerust met een COW-systeem ☐
- 5.4.2 Het schip is uitgerust met een COW-systeem conform voorschrift 33, met dien verstande dat de doeltreffendheid van het systeem niet bevestigd is in overeenstemming met voorschrift 33.1 en paragraaf 4.2.10 van de Herziene COW-specificaties (resolutie A.446(XI) als gewijzigd bij de resoluties A.497(XII) en A.897(21)) ☐
- 5.4.3 Het schip is voorzien van een geldig Handboek voor het wassen met ruwe olie, gedateerd ☐
- 5.4.4 Hoewel dit niet verplicht is, is het schip voorzien van COW conform de veiligheidsaspecten van de Herziene COW-specificaties (resolutie A.446(XI) als gewijzigd bij de resoluties A.497(XII) en A.897(21))
- 5.5 Vrijstelling van voorschrift 18:
- 5.5.1 Het schip wordt uitsluitend ingezet voor reizen tussen
.....
in overeenstemming met voorschrift 2.5 en is derhalve vrijgesteld van de vereisten van voorschrift 18 ☐
- 5.5.2 Het schip gebruikt bijzondere ballastvoorzieningen in overeenstemming met voorschrift 18.10 en is derhalve vrijgesteld van de vereisten van voorschrift 18 ☐
- 5.6 Beperking van de grootte en indeling van ladingtanks (voorschrift 26):
- 5.6.1 Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 26 en voldoet hieraan ☐
- 5.6.2 Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 26.4 en voldoet hieraan (zie voorschrift 2.2) ☐

5.7 Waterdichte indeling en lekstabiliteit (voorschrift 28):

- 5.7.1** Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 28 en voldoet hieraan ☐
- 5.7.2** De ingevolge voorschrift 28.5 vereiste informatie en gegevens zijn in een goedgekeurde vorm aan het schip geleverd ☐
- 5.7.3** Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 27 en voldoet hieraan ☐
- 5.7.4** De ingevolge voorschrift 27 vereiste informatie en gegevens voor combinatietankschepen zijn volgens een door de Administratie goedgekeurde schriftelijke procedure aan het schip geleverd ☐
- 5.7.5.** Het schip is uitgerust met een goedgekeurd stabiliteitsinstrument in overeenstemming met voorschrift 28(6) ☐
- 5.7.6.** In overeenstemming met voorschrift 3.6 is voor het schip ontheffing verleend van de vereisten van voorschriften 28(6). De stabiliteit wordt als volgt geverifieerd:
- .1.** belading uitsluitend conform goedgekeurde omstandigheden omschreven in de stabiliteitsgegevens die aan de kapitein worden verstrekt in overeenstemming met voorschrift 28(5) ☐
 - .2.** verificatie wordt op afstand uitgevoerd met een door de Administratie goedgekeurd middel: ☐
 - .3.** belading is binnen een goedgekeurde bandbreedte van beladingstoestanden omschreven in de stabiliteitsgegevens die aan de kapitein worden verstrekt in overeenstemming met voorschrift 28(5) ... ☐
 - .4.** belading is overeenkomstig goedgekeurde beperkende KG/GM-krommen waarin rekening is gehouden met alle toepasselijke vereisten ten aanzien van stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand omschreven in de stabiliteitsgegevens die aan de kapitein worden verstrekt in overeenstemming met voorschrift 28(5) ☐

5.8 Dubbele rompconstructie:

- 5.8.1** Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 19 en voldoet aan de vereisten van:
- .1** paragraaf 3 (dubbele rompconstructie) ☐
 - .2** paragraaf 4 (tankschepen met een middendek met dubbele zijconstructie) ☐
 - .3** paragraaf 5 (door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu goedgekeurde alternatieve methode) ☐
- 5.8.2** Het schip dient te zijn gebouwd overeenkomstig de vereisten van voorschrift 19.6 en voldoet hieraan ☐
- 5.8.3** Het schip behoeft niet te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19 ☐
- 5.8.4** Op het schip is voorschrift 20 van toepassing en:
- .1** het dient te voldoen aan voorschrift 19, leden 2 tot en met 5, 7 en 8, en aan voorschrift 28, lid 28.7 op uiterlijk ... ☐
 - .2** het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 20.5 tot ☐

- .3 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 20.7 tot ☐
- 5.8.5** Op het schip is voorschrift 20 niet van toepassing (vink de van toepassing zijnde hokjes aan):
 - .1 Het schip heeft een draagvermogen van minder dan 5000 ton ☐
 - .2 Het schip voldoet aan voorschrift 20.1.2 ☐
 - .3 Het schip voldoet aan voorschrift 20.1.3 ☐
- 5.8.6** Op het schip is voorschrift 21 van toepassing en:
 - .1 het schip dient te voldoen aan voorschrift 21.4 op uiterlijk ☐
 - .2 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.5 tot..... ☐
 - .3 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.1 tot ☐
 - .4 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.2 tot ☐
 - .5 het schip is vrijgesteld van de bepalingen van voorschrift 21 in overeenstemming met voorschrift 21.7.2 ☐
- 5.8.7** Op het schip is voorschrift 21 niet van toepassing (vink de van toepassing zijnde hokjes aan):
 - .1 Het schip heeft een draagvermogen van minder dan 600 ton ☐
 - .2 Het schip voldoet aan voorschrift 19 ☐
(Draagvermogen ≥ 5.000 ton)
 - .3 Het schip voldoet aan voorschrift 21.1.2 ☐
 - .4 Het schip voldoet aan voorschrift 21.4.2 ☐
($600 \leq \text{draagvermogen} < 5.000$ ton)
 - .5 Het schip vervoert geen „zware oliesoorten” als omschreven in voorschrift 21.2 van Bijlage I bij MARPOL ☐
- 5.8.8** Op het schip is voorschrift 22 van toepassing en:
 - .1 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.2 ☐
 - .2 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.3 ☐
 - .3 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.5 ☐
- 5.8.9** Op het schip is voorschrift 22 niet van toepassing ☐
- 5.9** Niveau van onbedoelde olie-uitstroom
 - 5.9.1** Het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 23 ☐

6. Opslag van olie aan boord (voorschriften 29, 31 en 32)

6.1 Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen

- 6.1.1** Het schip valt onder de categorie olietankschip als omschreven in resolutie A 496(XII) of A 586(14) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) ☐

- 6.1.2** Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MCPC 108(49) ☐
- 6.1.3** Het systeem omvat:
- .1 regel-unit ☐
 - .2 computer unit ☐
 - .3 reken-unit ☐
- 6.1.4** Het systeem is:
- .1 uitgerust met een startvergrendeling ☐
 - .2 uitgerust met een automatische uitschakelvoorziening ☐
- 6.1.5** De oliegehaltemeter is ingevolge de bepalingen van voorschrift A.393(X) of A.5S6(14)) of MEPC.108(49) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) geschikt voor:
- .1 ruwe olie ☐
 - .2 zwarte producten ☐
 - .3 witte producten ☐
- 6.1.6** Het schip is uitgerust met een handleiding voor het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen ☐
- 6.2** Sloptanks:
- Het schip is uitgerust met ... aangewezen sloptank(s) met een totale capaciteit van m³,
hetgeen% is van het olielaadvermogen, in overeenstemming met:
- .1 voorschrift 29.2.3 ☐
 - .2 voorschrift 29.2.3.1 ☐
 - .3 voorschrift 29.2.3.2 ☐
 - .4 voorschrift 29.2.3.3 ☐
- 6.2.2** Er zijn ladingtanks als sloptank aangewezen ☐
- 6.3** Detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak:
- 6.3.1** Het schip is uitgerust met detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak die zijn goedgekeurd ingevolge de bepalingen van resolutie MEPC.5(XIII) ☐
- 6.4** Vrijstellingen van de voorschriften 29, 31 en 32:
- 6.4.1** In overeenstemming met voorschrift 2.4 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
- 6.4.2** In overeenstemming met voorschrift 2.2 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
- 6.5** Ontheffing van voorschrift:

- .1 het schip dient te voldoen aan voorschrift 21.4 op uiterlijk ☐
- .2 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.5 tot ☐
- .3 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.1 tot ☐
- .4 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.2 tot ☐
- .5 het schip is vrijgesteld van de bepalingen van voorschrift 21 in overeenstemming met voorschrift 21.7.2 ☐
- 5.8.7 Op het schip is voorschrift 21 niet van toepassing ☐
- 5.8.8 Op het schip is voorschrift 22 van toepassing en:
 - .1 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.2 ☐
 - .2 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.3 ☐
 - .3 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.5 ☐
- 5.8.9 Op het schip is voorschrift 22 niet van toepassing ☐
- 5.9 Niveau van onbedoelde olie-uitstroom
- 5.9.1 Het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 23 ☐
- 6. Opslag van olie aan boord (voorschriften 29, 31 en 32)**
- 6.1 Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen:
 - 6.1.1 Het schip valt onder de categorie olietankschip als omschreven in resolutie A.496(XII) of A.586(14) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) ☐
 - 6.1.2 Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.108(49) ☐
 - 6.1.3 Het systeem omvat:
 - .1 regel-unit ☐
 - .2 computer-unit ☐
 - .3 reken-unit ☐
 - 6.1.4 Het systeem is:

-
- .1 uitgerust met een startvergrendeling ☐
- .2 uitgerust met een automatische uitschakelvoorziening ☐
- 6.1.5 De oliegehaltmeter is ingevolge de bepalingen van voorschrift A.393(X) of A.5S6(14)) of MEPC.108(49) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) geschikt voor:
 - .1 ruwe olie ☐
 - .2 zwarte producten ☐
 - .3 witte producten ☐
- 6.1.6 Het schip is uitgerust met een handleiding voor het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen ☐
- 6.2 Sloptanks:
 - Het schip is uitgerust met ... aangewezen sloptank(s) met een totale capaciteit van m³, hetgeen% is van het olielaadvermogen, in overeenstemming met:
 - .1 voorschrift 29.2.3 ☐
 - .2 voorschrift 29.2.3.1 ☐
 - .3 voorschrift 29.2.3.2 ☐
 - .4 voorschrift 29.2.3.3 ☐
 - 6.2.2 Er zijn ladingtanks als sloptank aangewezen ☐
- 6.3 Detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak:
 - 6.3.1 Het schip is uitgerust met detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak die zijn goedgekeurd ingevolge de bepalingen van resolutie MEPC.5(XIII) ☐
- 6.4 Vrijstellingen van de voorschriften 29, 31 en 32:
 - 6.4.1 In overeenstemming met voorschrift 2.4 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
 - 6.4.2 In overeenstemming met voorschrift 2.2 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
- 6.5 Ontheffing van voorschrift:

- .1 het schip dient te voldoen aan voorschrift 21.4 op uiterlijk ☐
- .2 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.5 tot ☐
- .3 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.1 tot ☐
- .4 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met voorschrift 21.6.2 tot ☐
- .5 het schip is vrijgesteld van de bepalingen van voorschrift 21 in overeenstemming met voorschrift 21.7.2 ☐
- 5.8.7 Op het schip is voorschrift 21 niet van toepassing ☐
- 5.8.8 Op het schip is voorschrift 22 van toepassing en:
 - .1 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.2 ☐
 - .2 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.3 ☐
 - .3 het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 22.5 ☐
- 5.8.9 Op het schip is voorschrift 22 niet van toepassing ☐
- 5.9 Niveau van onbedoelde olie-uitstroom
- 5.9.1 Het schip voldoet aan de vereisten van voorschrift 23 ☐
- 6. Opslag van olie aan boord (voorschriften 29, 31 en 32)**
- 6.1 Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen:
 - 6.1.1 Het schip valt onder de categorie olietankschip als omschreven in resolutie A.496(XII) of A.586(14) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) ☐
 - 6.1.2 Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.108(49) ☐
 - 6.1.3 Het systeem omvat:
 - .1 regel-unit ☐
 - .2 computer-unit ☐
 - .3 reken-unit ☐
 - 6.1.4 Het systeem is:

- .1 uitgerust met een startvergrendeling ☐
- .2 uitgerust met een automatische uitschakelvoorziening ☐
- 6.1.5 De oliegehaltemeter is ingevolge de bepalingen van voorschrift A.393(X) of A.586(14)) of MEPC.108(49) (*doorhalen wat niet van toepassing is*) geschikt voor:
 - .1 ruwe olie ☐
 - .2 zwarte producten ☐
 - .3 witte producten ☐
 - .4 olie-achtige schadelijke vloeistoffen als vermeld in het aanhangsel bij het certificaat ☐
- 6.1.6 Het schip is uitgerust met een handleiding voor het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen ☐
- 6.2 Sloptanks:

Het schip is uitgerust met ... aangewezen sloptank(s) met een totale capaciteit van m³, hetgeen % is van het olielaadvermogen, in overeenstemming met:

 - .1 voorschrift 29.2.3 ☐
 - .2 voorschrift 29.2.3.1 ☐
 - .3 voorschrift 29.2.3.2 ☐
 - .4 voorschrift 29.2.3.3 ☐
- 6.2.2 Er zijn ladingtanks als sloptank aangewezen ☐
- 6.3 Detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak:
 - 6.3.1 Het schip is uitgerust met detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak die zijn goedgekeurd ingevolge de bepalingen van resolutie MEPC.5(XIII) ☐
- 6.4 Vrijstellingen van de voorschriften 29, 31 en 32:
 - 6.4.1 In overeenstemming met voorschrift 2.4 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
 - 6.4.2 In overeenstemming met voorschrift 2.2 is het schip vrijgesteld van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 ☐
- 6.5 Ontheffing van voorschrift:

6.5.1 In overeenstemming met voorschrift 3.5 is het schip ontheven van de vereisten van de voorschriften 31 en 32. Het schip wordt uitsluitend ingezet voor:

- .1 bepaalde reizen ingevolge voorschrift 2.5: ☐
- .2 reizen in een of meerdere bijzondere gebieden: ☐
- .3 reizen van 72 uur of minder, binnen 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land buiten speciale gebieden, in duur beperkt tot: ☐

7. Pompen, pijpleidingen en voorzieningen voor het lozen
(voorschrift 30)

7.1 De uitlaten voor het overboord lozen van gescheiden ballast bevinden zich:

- 7.1.1 Boven de waterlijn ☐
- 7.1.2 Onder de waterlijn ☐

7.2 De uitlaten voor het overboord lozen van schone ballast, niet zijnde de afgifteverzamelleiding, bevinden zich[†]:

- 7.2.1 Boven de waterlijn ☐
- 7.2.2 Onder de waterlijn ☐

7.3 De uitlaten voor het overboord lozen van vuil ballastwater of met olie verontreinigd water uit ladingtankgedeelten, niet zijnde de afgifteverzamelleiding, bevinden zich:

- 7.3.1 Boven de waterlijn ☐
- 7.3.2 Onder de waterlijn in combinatie met de voorzieningen voor het lozen van een deel van het water conform voorschrift 30.6.5 ☐
- 7.3.3 Onder de waterlijn ☐

7.4 Afvoer van olie uit ladingpompen en olieleidingen (voorschriften 30.4 en 30.5):

7.4.1 Voorzieningen voor het aftappen van alle ladingpompen en olieleidingen na voltooiing van het lossen:

[†] Alleen de uitlaten die kunnen worden bewaakt, dienen te worden vermeld.

- .1 de restanten kunnen naar een ladingtank of sloptank worden overgebracht □
- .2 voor afgifte naar de wal is een aparte leiding met een kleine diameter aangebracht □

8. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging/verontreiniging van de zee

(voorschrift 37)

8.1 Het schip is voorzien van een scheepsnoodplan voor olieverontreiniging overeenkomstig voorschrift 37 □

8.2 Het schip is voorzien van een scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee overeenkomstig voorschrift 37.3 □

8A. STS-operaties: overpompen van olie op zee (voorschrift 41)

8A.1. Het olietankschip is voorzien van een plan voor STS-operaties in overeenstemming met voorschrift 41.

9. Vrijstelling

9.1 Door de Administratie is overeenkomstig voorschrift 3.1 vrijstelling verleend van de vereisten van hoofdstuk 3 van Bijlage I van het Verdrag ten aanzien van de items onder de paragraaf/paragrafen van dit rapport □

10. Gelijkwaardige voorzieningen (voorschrift 5)

10.1 Door de Administratie zijn voor bepaalde vereisten van Bijlage I gelijkwaardige voorzieningen goedgekeurd ten aanzien van de items onder de paragraaf/paragrafen van dit rapport □

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat dit rapport in alle opzichten correct is.

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het rapport)

.....	
(Datum van afgifte)	(handtekening van bevoegde ambtenaar die het rapport afgeeft)

(zegel afstempel van de autoriteit die het rapport afgeeft, naar gelang wat van toepassing is)

Aanhangsel III. MODEL VOOR OLIEJOURNAAL

OLIEJOURNAAL

DEEL I – Handelingen in machineruimten

(Alle schepen)

Naam van het schip:

Onderscheidingsnummer of -letters:

Brutotonnage:

Periode van: t/m:

Opmerking: Het Oliejournaal Deel I dient aanwezig te zijn op elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer en op elk schip, niet zijnde een olietankschip, met een brutotonnage van 400 of meer, om de relevante handelingen in machineruimten te registreren. Op olietankschepen dient bovendien het Oliejournaal Deel II aanwezig te zijn om de relevante lading- en ballasthandelingen te registreren.

Inleiding

Op de volgende pagina's van dit hoofdstuk wordt een uitgebreide lijst weergegeven van items betreffende handelingen in machineruimten die, indien van toepassing, in het Oliejournaal Deel I dienen te worden vastgelegd overeenkomstig voorschrift 17 van Bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (MARPOL 73/78). De items zijn onderverdeeld in handelingen, die elk door middel van een lettercode worden aangeduid.

Bij het maken van aantekeningen in het Oliejournaal Deel I dienen in de aangewezen kolommen de datum, de handelingscode en het item-nummer te worden vermeld en de vereiste gegevens in chronologische volgorde in de blanco ruimten te worden genoteerd.

Elke voltooide handeling dient door de dienstdoende officier of officieren te worden ondertekend en van een datum te worden voorzien. Elke ingevulde bladzijde dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip.

Het Oliejournaal Deel I bevat tal van verwijzingen naar oliehoeveelheden. De nauwkeurigheid van de metingen wordt beïnvloed door de mate van nauwkeurigheid van de apparatuur voor het meten van de tankinhoud, temperatuurwisselingen en aanhangende restanten. Bij de beoordeling van de aantekeningen in het Oliejournaal Deel I dient hiermee rekening te worden gehouden.

Bij onbedoelde of andere uitzonderlijke lozingen van olie dient melding in het Oliejournaal Deel I te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

Elke storing van de oliefiltreerinstallatie dient te worden genoteerd in het Oliejournaal Deel I.

De aantekeningen in het Oliejournaal Deel I dienen, ten aanzien van schepen met een IOPP-certificaat, ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.

Het Oliejournaal Deel I dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip onmiddellijk beschikbaar is voor inzage en, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord te worden bewaard. Het journaal dient gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.

De bevoegde autoriteit van de Regering van een Partij bij het Verdrag kan het Oliejournaal Deel I controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal Deel I heeft gewaarmerkt, wordt bij alle gerechtelijke procedures

toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal Deel I en het maken van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde autoriteit ingevolge dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.

LIJST VAN ITEMS DIE DIENEN TE WORDEN GEREGISTREERD

(A) Ballasten of reinigen van brandstofolietanks

1. Aanduiding van de geballaste tank(s).
2. Of de tanks zijn gereinigd nadat deze voor het laatst olie hebben bevat en, zo niet, welke soort olie het laatst werd vervoerd.
3. Reinigingsproces:
 - .1. positie van het schip en tijdstip van aanvang en voltooiing van de reiniging;
 - .2. geef aan bij welke tank(s) welke methode is gehanteerd (doorspoelen, stomen, reinigen met chemicaliën; type en hoeveelheid gebruikte chemicaliën, in m³);
 - .3. aanduiding van de tank(s) waarnaar reinigingswater is overgepompt en de hoeveelheid in m³.
4. Ballasten:
 - .1. positie van het schip en tijdstip bij aanvang en einde van het ballasten;
 - .2. hoeveelheid ballast indien de tanks niet zijn gereinigd, in m³.

(B) Lozing van vuil ballastwater of reinigingswater uit brandstofolietanks bedoeld onder A.

5. Aanduiding van de tank(s).
6. Positie van het schip bij aanvang van de lozing.
7. Positie van het schip bij voltooiing van de lozing.
8. Snelheid/snelheden van het schip tijdens het lozen.
9. Lozingsmethode:
 - .1. via 15 ppm-apparatuur;
 - .2. afgifte aan ontvangstinrichtingen.
10. Geloosde hoeveelheid, in m³.

(C) Opslaan, overpompen en verwijderen van olierestanten (oliedrab)

11. Opslag van olierestanten (oliedrab).

Hoeveelheid aan boord opgeslagen olierestanten (oliedrab). De hoeveelheid dient wekelijks te worden geregistreerd: (dit houdt in dat de hoeveelheid eenmaal per week dient te worden geregistreerd, zelfs wanneer de reis langer dan een week duurt):

.1.	aanduiding van de tank(s)	
.2.	capaciteit van de tank(s)	– m ³
.3.	totaal opgeslagen hoeveelheid	– m ³
.4.	hoeveelheid restanten die handmatig zijn opgeslagen	– m ³
	(Door operator uitgevoerde handmatige opslag waarbij olierestanten (oliedrab) worden overgepompt naar de opslagtank(s) voor olierestanten (oliedrab).)	

12. Methoden voor het overpompen of verwijderen van olierestanten (oliedrab).

Geef aan welke hoeveelheid aan olierestanten is overgepompt of verwijderd, welke tank(s) geleegd is/zijn en welke hoeveelheid is opgeslagen, in m³:

- .1. afgegeven bij ontvangstinrichtingen (vermeld naam haven);
- .2. overgebracht naar een of meerdere andere tanks (geef aan om welke tanks het gaat en wat de totale inhoud van de tank(s) is);
- .3. verbrand (vermeld de totale tijdsduur van de handeling);
- .4. andere methode (vermeld welke).

(D) Niet-automatisch starten van lozing overboord, overpompen of andere methode van verwijdering van lenswater dat zich in machineruimten heeft verzameld

13. Geloosde, overgepompte of anderszins verwijderde hoeveelheid in m³.

14. Tijdstip van lozen, overpompen of verwijderen (begin en einde).

15. Methode van lozen, overpompen of verwijderen:

- .1. via 15 ppm-apparatuur (vermeld de positie bij begin en einde);
- .2. afgegeven bij ontvangstinrichtingen (vermeld naam haven);
- .3. naar een sloptank, verzameltank of andere tank(s) (geef aan om welke tank(s) het gaat en vermeld de totale in de tank(s) opgeslagen hoeveelheid, in m³).

(E) Automatisch starten van lozing overboord, overpompen of andere methode van verwijdering van lenswater dat zich in machineruimten heeft verzameld

16. Tijdstip en positie van het schip op het moment waarop het systeem automatisch in werking wordt gesteld voor lozing overboord, via 15 ppm-apparatuur.

17. Tijdstip waarop het systeem automatisch in werking wordt gesteld voor het overpompen van lenswater naar de verzameltank (geef aan om welke tank het gaat).

18. Tijdstip waarop het systeem op handmatige bediening wordt gezet.

(F) Toestand van de oliefiltreerinstallatie

19. Tijdstip van de systeemstoring.

20. Tijdstip waarop de installatie weer operationeel was.

21. Oorzaken van de storing.

(G) Onbedoelde of andere uitzonderlijke lozingen van olie

22. Tijdstip van het voorval.

23. Plaats of positie van het schip ten tijde van het voorval.

24. Geschatte hoeveelheid en soort olie.

25. Omstandigheden van de lozing of ontsnapping, de oorzaken ervan en algemene opmerkingen.

(H) Bunkeren van brandstof- of smeerolie in bulk

26. Bunkeren:

.1 Plaats van bunkeren.

.2 Tijdstip van bunkeren.

.3 Soort en hoeveelheid brandstofolie en aanduiding van de tank(s) (vermeld toegevoegde hoeveelheid in tonnen, en de totale inhoud van de tank(s)).

.4 Soort en hoeveelheid smeerolie en aanduiding van de tank(s) (vermeld toegevoegde hoeveelheid in tonnen, en de totale inhoud van de tank(s)).

(I) Aanvullende operationele procedures en algemene opmerkingen

Ondercheidingsnummer of -letters

[illegible]

141

OLIEJOURNAAL

DEEL II –Lading- en ballasthandelingen

(Olietankschepen)

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of –letters:

Brutotonnage

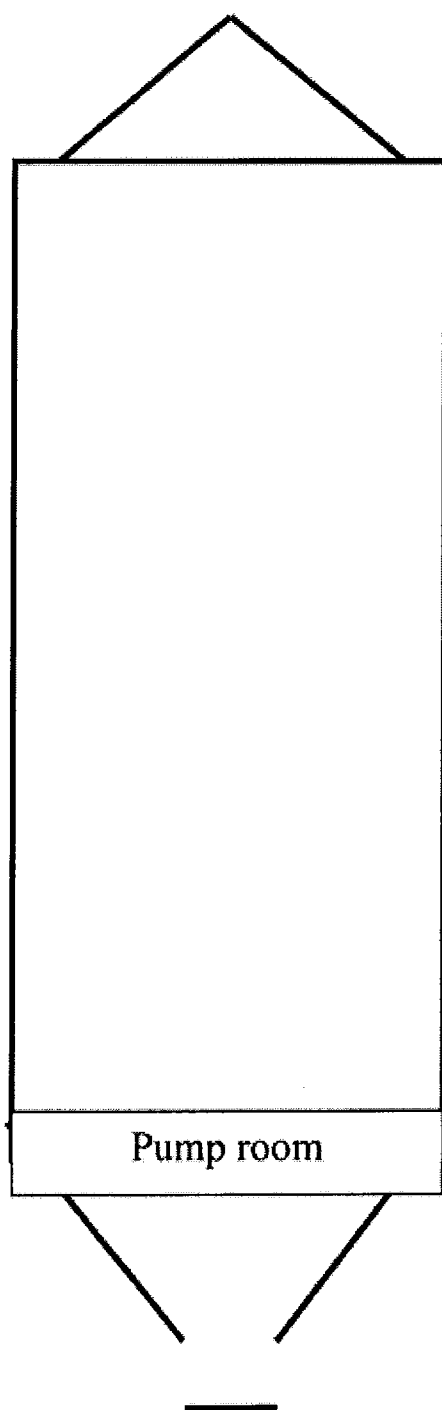
Periode van: t/m:

Opmerking: Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer dient te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel II voor het registreren van relevante lading- en ballasthandelingen. Een dergelijk tankschip dient tevens te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel I voor het registreren van relevante handelingen in machineruimten.

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of -letters.....

OVERZICHT VAN LADING- EN SLOPTANKS
(aan boord in te vullen)



Aanduiding van tanks	Capaciteit
Diepte van sloptank(s)	

(Vermeld de capaciteit van elke
tank en de diepte van de
sloptank(s))

Inleiding

Op de volgende pagina's van dit hoofdstuk wordt een uitgebreide lijst weergegeven van items inzake lading- en ballasthandelingen die, indien van toepassing, in het Oliejournaal Deel II dienen te worden vastgelegd overeenkomstig voorschrift 36 van Bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (MARPOL 73/78). De items zijn gegroepeerd in handelingen, die elk door middel van een lettercode worden aangeduid.

Bij het maken van aantekeningen in het Oliejournaal Deel II dienen in de aangewezen kolommen de datum, de handelingscode en het item-nummer te worden vermeld en dienen de vereiste gegevens in chronologische volgorde in de blanco ruimten te worden genoteerd.

Elke voltooide handeling dient door de dienstdoende officier(en) te worden ondertekend en gedateerd. Elke volledig ingevulde pagina dient tevens door de kapitein van het schip te worden ondertekend.

Ten aanzien van olietankschepen in die overeenstemming met voorschrift 2.5 van Bijlage I van MARPOL 73/78 op bepaalde reizen worden ingezet, dient de desbetreffende aantekening in het Oliejournaal Deel II door de bevoegde autoriteit van de havenstaat te worden bevestigd.³²

Het Oliejournaal Deel II bevat tal van verwijzingen naar hoeveelheden olie. De nauwkeurigheid van de metingen wordt beïnvloed door de mate van nauwkeurigheid van de apparatuur voor het meten van de tankinhoud, temperatuurwisselingen en aanhangende restanten. Bij de beoordeling van de aantekeningen in het Oliejournaal Deel II dient hiermee rekening te worden gehouden.

Bij onbedoelde of andere uitzonderlijke lozingen van olie dient melding in het Oliejournaal Deel II te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de aanleiding voor de lozing.

Elke storing in het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient te worden aangetekend in het Oliejournaal Deel II.

De aantekeningen in het Oliejournaal Deel II dienen, ten aanzien van schepen met een IOPP-certificaat ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of tegenstrijdigheid.

Het Oliejournaal Deel II dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip onmiddellijk beschikbaar is voor inzage en, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord te worden bewaard. Het journaal dient gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.

De bevoegde autoriteit van de Regering van een Partij bij het Verdrag kan het Oliejournaal Deel II controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift maken van elke aantekening in dat journaal, en

van de kapitein verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal Deel II heeft gewaarmerkt, wordt bij alle gerechtelijke procedures toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal Deel II en het maken van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde autoriteit ingevolge de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.

LIJST VAN ITEMS DIE DIENEN TE WORDEN GEREgistREERD

(A) Het laden van olie

1. Plaats van het laden.
2. Soort geladen olie en aanduiding van de tank(s).
3. Totale hoeveelheid geladen olie (vermeld de toegevoegde hoeveelheid in m³ bij 15 °C en de totale inhoud van de tank(s), in m³) bij 15 °C en de totale inhoud van de tank(s), in m³).

(B) Het overbrengen van ladingolie van de ene tank naar de andere gedurende de reis

4. Aanduiding van de tank(s):
 - .1 van:
 - .2 naar: (vermeld de overgebrachte hoeveelheid en de totale inhoud van de tank(s), in m³)
5. Was (waren) de tank(s) in 4.1 leeg? (Zo niet, vermeld de opgeslagen hoeveelheid, in m³).

(C) Het lossen van olie

6. Plaats van lossen.
7. Aanduiding van de geloste tank(s).
8. Was (waren) de tank(s) leeg? (Zo niet, vermeld de opgeslagen hoeveelheid, in m³).

(D) Wassen met ruwe olie (uitsluitend COW-tankschepen)

(Invullen voor elke tank die met ruwe olie wordt gewassen)

9. Haven waar het wassen met ruwe olie is verricht of positie van het schip indien het wassen is verricht tussen twee loshavens in.
10. Aanduiding van de gewassen tank(s) 33.
11. Aantal in gebruik zijnde machines.
12. Tijdstip aanvang wassen.
13. Toegepast waspatroon. 34
14. Druk op de wasleiding.
15. Tijdstip waarop het wassen is voltooid of gestopt.
16. Vermeld welke methode is gehanteerd om vast te stellen dat de tank(s) droog was (waren).
17. Opmerkingen. 35

(E) Het ballasten van ladingtanks

- 18. Positie van het schip bij aanvang en voltooiing van het ballasten.
- 19. Ballastproces:
 - .1 aanduiding van de geballaste tank(s);
 - .2 tijdstip aanvang en voltooiing; en
 - .3 hoeveelheid ingenomen ballast. Vermeld de totale hoeveelheid ballast voor elke geballaste tank, in m³.

(F) Ballasten van aangewezen schone-ballasttanks (uitsluitend CBT-tankschepen)

- 20. Aanduiding van de geballaste tank(s).
- 21. Positie van het schip op het tijdstip waarop spoelwater, of havenballast in aangewezen schone-ballasttanks is overgebracht.
- 22. Positie van het schip op het tijdstip waarop pomp(en) en leidingen werden gespoeld naar de sloptank.
- 23. Hoeveelheid oliehoudend water die, na het spoelen van de leidingen, wordt overgebracht naar de sloptank(s) of ladingtank(s) waarin het slop voorlopig wordt opgeslagen (vermeld om welke tank(s) het gaat)). Vermeld de totale hoeveelheid, in m³.
- 24. Positie van het schip op het tijdstip waarop extra ballastwater naar aangewezen schone-ballasttanks is overgebracht.
- 25. Tijdstip en positie van het schip op het moment waarop de afsluiters ten behoeve van het scheiden van de aangewezen schone-ballasttanks van de lading- en nazuigleidingen zijn gesloten.
- 26. Hoeveelheid aan boord genomen schone ballast, in m³.

(G) Het reinigen van ladingtanks

- 27. Aanduiding van de gereinigde tank(s).
- 28. Haven of positie van het schip.
- 29. Duur van de reinigingswerkzaamheden.
- 30. Reinigingsmethode.³⁶
- 31. Tankwaswater afgegeven aan c.q. gepompt naar:
 - .1 ontvangstinrichtingen (vermeld haven en hoeveelheid in m³)³⁷; en
 - .2 sloptank(s) of ladingtank(s) die als sloptank zijn aangewezen (vermeld om welke tank(s) het gaat, de overgebrachte hoeveelheid en de totale hoeveelheid, in m³).

(H) Het lozen van vuile ballast

- 32. Aanduiding van de tank(s).
- 33. Tijdstip en positie van het schip bij aanvang van de lozing in zee.
- 34. Tijdstip en positie van het schip bij voltooiing van de lozing in zee.
- 35. In zee geloosde hoeveelheid, in m³.

- 36. Snelheid/snelheden van het schip tijdens het lozen.
- 37. Was het bewakings- en regelsysteem voor lozingen in bedrijf tijdens het lozen?
- 38. Zijn het effluent en het wateroppervlak in de omgeving van de lozing regelmatig gecontroleerd ?
- 39. Hoeveelheid oliehoudend water die naar de sloptank(s) is overgebracht (geef aan om welke sloptank(s) het gaat). Vermeld de totale hoeveelheid, in m³.
- 40. Afgifte aan ontvangstinrichtingen aan de wal (vermeld de haven en hoeveelheid, in m³).³⁸

(I) Het lozen van water uit sloptanks in zee

- 41. Aanduiding van de sloptanks.
- 42. Bezinktijd na laatste toevoeging restanten; of
- 43. Bezinktijd na laatste lozing.
- 44. Positie van het schip en tijdstip bij de aanvang van de lozing.
- 45. Ullage van totale inhoud bij aanvang van de lozing.
- 46. Ullage van het olie-waterscheidingsvlak bij aanvang van de lozing.
- 47. Geloosde bulkhoeveelheid, in m³, en lozingsdebiet, in m³/uur.
- 48. Uiteindelijk geloosde hoeveelheid, in m³, en lozingsdebiet, in m³/uur.
- 49. Positie van het schip en tijdstip bij de voltooiing van de lozing.
- 50. Was het bewakings- en regelsysteem voor lozingen in bedrijf tijdens het lozen?
- 51. Ullage van het olie-waterscheidingsvlak bij voltooiing van de lozing, in meters.
- 52. Snelheid/snelheden van het schip tijdens het lozen.
- 53. Zijn het effluent en het wateroppervlak in de omgeving van de lozing regelmatig gecontroleerd ?
- 54. Bevestig dat alle relevante afsluiters in het leidingsysteem van het schip zijn gesloten na de voltooiing van het lozen uit de sloptanks.

(J) Opslaan, overpompen en verwijderen van onbehandelde restanten en oliehoudende mengsels

- 55. Aanduiding van de tanks.
- 56. Hoeveelheid die uit elke tank is overgepompt of verwijderd. (Vermeld de opgeslagen hoeveelheid, in m³.)
- 57. Methode van overpompen of verwijderen:
 - .1. afgegeven bij ontvangstinrichtingen (vermeld naam haven en desbetreffende hoeveelheid);
 - .2. vermengd met lading (vermeld de hoeveelheid);
 - .3. overgepompt van of naar andere tank(s) met inbegrip van het overpompen uit in de machineruimte opgestelde tanks voor olierestanten (oliedrab) en voor oliehoudend lenswater (vermeld om welke tank(s) het gaat, de overgebrachte hoeveelheid en de totale hoeveelheid in de tank(s), in m³); en

- .4 andere methode (geef aan welke); vermeld de verwijderde hoeveelheid, in m³.

(K) Het lozen van schone ballast uit ladingtanks

58. Positie van het schip bij aanvang van het lozen van schone ballast.
59. Aanduiding van de geloosde tank(s).
60. Was (waren) de tank(s) leeg bij voltooiing?
61. Positie van het schip bij voltooiing, indien anders dan bij 58.
62. Zijn het effluent en het wateroppervlak in de omgeving van de lozing regelmatig gecontroleerd?

(L) Het lozen van ballast uit aangewezen schone-ballasttanks (uitsluitend CBT-tankschepen)

63. Aanduiding van de geloosde tank(s).
64. Tijdstip en positie van het schip bij aanvang van het lozen van schone ballast in zee.
65. Tijdstip en positie van het schip bij voltooiing van de lozing in zee.
66. Geloosde hoeveelheid, in m³.
.1 in zee; of
.2 afgegeven aan een ontvangstinrichting (vermeld naam haven).39
67. Waren er aanwijzingen dat het ballastwater voor of tijdens het lozen in zee met olie was verontreinigd?
68. Werd de lozing bewaakt door middel van een oliegehaltemeter?
69. Tijdstip en positie van het schip op het moment waarop de afsluiters ten behoeve van het scheiden van de aangewezen schone-ballasttanks van de lading- en nazuigleidingen zijn gesloten na de voltooiing van het ontballasten;

(M) Toestand van het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen

70. Tijdstip van de systeemstoring.
71. Tijdstip waarop het systeem weer in bedrijf is gesteld.
72. Oorzaken van de storing.

(N) Onbedoelde of andere uitzonderlijke lozingen van olie

73. Tijdstip van het voorval.
74. Haven of positie van het schip ten tijde van het voorval.
75. Geschatte hoeveelheid, in m³, en soort olie.
76. Omstandigheden van de lozing of lekkage, de oorzaken ervan en algemene opmerkingen.

(O) Aanvullende operationele procedures en algemene opmerkingen

TANKSCHEPEN DIE WORDEN INGEZET OP BEPAALDE REIZEN

(P) Het innemen van ballastwater

77. Aanduiding van de geballaste tank(s).
78. Positie van het schip tijdens het ballasten.
79. Totale hoeveelheid ingenomen ballast in kubieke meters.

80. Opmerkingen.

(Q) Herverdeling van ballastwater binnen het schip

81. Reden voor de herverdeling.

(R) Het afgeven van ballastwater aan een ontvangstinrichting

82. Haven(s) waar het ballastwater is afgegeven.

83. Naam of benaming van de ontvangstinrichting.

84. Totale hoeveelheid afgegeven ballastwater in kubieke meters.

85. Datum, handtekening en stempel van functionaris havenautoriteit.

Naam van het schip

Ondercheidingsnummer of -letters

LADING- EN BALLASTHANDELINGEN (OLIETANKSCHEPEN)[illegible]

Handtekening van kapitein

Bijlage II. Voorschriften voor het beheersen van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen die in bulk worden vervoerd

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

1. wordt onder *verjaardatum* verstaan de dag en maand van elk jaar overeenkomend met de datum van verstrijken van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.
2. wordt onder *bijbehorende pijpleidingen* verstaan de pijpleiding van het aanzuigpunt in een ladingtank naar de walaansluiting die wordt gebruikt voor het lossen van de lading en waaronder zijn begrepen alle pijpleidingen, pompen en filters van het schip die een open verbinding hebben met de ladingoslijn.

3. *Ballastwater*

wordt onder *schone ballast* verstaan ballastwater in een tank die, nadat er voor het laatst een lading in werd vervoerd die een stof bevatte van de categorie X, Y of Z, grondig is schoongemaakt en waaruit de als gevolg daarvan overgebleven residuen zijn geloosd en welke tank is geleegd overeenkomstig de desbetreffende vereisten van deze Bijlage.

wordt onder *gescheiden ballast* verstaan ballastwater dat wordt ingenomen in een tank, die permanent is bestemd voor het vervoeren van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke vloeistoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de Bijlagen van dit Verdrag, en die volledig gescheiden is van de lading en het brandstofliesysteem.

4. *Chemicaliëncodes*

wordt onder *Code voor chemicaliën in bulk* verstaan de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu van de Organisatie bij resolutie MEPC.20(22), als gewijzigd door de Organisatie, mits deze wijzigingen worden aangenomen en van kracht worden in overeenstemming met het bepaalde in artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een bijlage.

wordt onder *Internationale Code voor chemicaliën in bulk* verstaan de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu van de Organisatie bij resolutie MEPC.19(22), als gewijzigd door de Organisatie, mits deze wijzigingen worden aangenomen en van kracht worden in overeenstemming met het bepaalde in artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een bijlage.

5. wordt onder *waterdiepte* verstaan de diepte zoals op de kaart aangegeven.

6. wordt onder *onderweg* verstaan dat het schip onderweg is op zee op een of meerdere koersen, met inbegrip van afwijking van de kortste rechtstreekse route, voor zover met het oog op de navigatie praktisch uitvoerbaar, waarbij elke of iedere lozing, over een uit redelijk en praktisch oogpunt zo groot mogelijk gebied van de zee wordt verspreid.
7. wordt onder *vloeistoffen* verstaan stoffen die een dampspanning hebben van ten hoogste 0,28 MPa bij een temperatuur van 37,8°C.
8. wordt onder *Handboek* verstaan het Handboek voor procedures en voorzieningen in overeenstemming met het in aanhangsel 6 van deze Bijlage weergegeven model.
9. *Dichtstbijzijnde land*
wordt onder de uitdrukking *van het dichtstbijzijnde land* verstaan: van de basislijn van waaruit de betrokken territoriale zee wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag onder *van het dichtstbijzijnde land* onder de noordoostkust van Australië wordt verstaan: van de lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op:

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte

naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op de kust van Australië

op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte.
10. wordt onder *onder schadelijke vloeistof* verstaan iedere stof die is vermeld in de kolom Verontreinigingscategorie van hoofdstuk 17 of 18 van de Internationale Code voor chemicaliën in bulk of die ingevolge de bepalingen van voorschrift 6.3 voorlopig is ingedeeld in categorie X, Y of Z.
11. wordt onder *PPM* verstaan ml/m³.
12. wordt onder *residu* verstaan elke schadelijke vloeistof die overblijft waarvan men zich nog moet voldoen.

13. wordt onder *residu-watmengsel* verstaan residu waaraan voor enig doel water is toegevoegd (bijv. tankreiniging, ballasten, lenswater).

14. *Bouw schip*

14.1 wordt onder *schip dat wordt gebouwd* verstaan een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt. Een schip dat verbouwd is tot chemicaliëntankschip, wordt, ongeacht de datum van de bouw, beschouwd als een chemicaliëntankschip dat gebouwd is op de datum waarop met deze verbouw is begonnen. Deze bepaling inzake de verbouw van schepen is niet van toepassing op de wijziging van een schip dat aan alle volgende voorwaarden voldoet:

.1 het schip is gebouwd vóór 1 juli 1986; en

.2 met betrekking tot het schip is krachtens de Code voor chemicaliën in bulk een certificaat afgegeven voor het uitsluitend vervoer van die producten welke in de Code zijn aangemerkt als stoffen die uitsluitend een verontreinigingsrisico opleveren.

14.2 wordt onder *soortgelijk stadium van aanbouw* verstaan het stadium waarin:

.1 de bouw als die van een bepaald schip herkenbaar is; en

.2 met de samenbouw van dat schip is begonnen, omvattende ten minste 50 ton of één procent van de geschatte massa van alle bouw materiaal, naar gelang van welke van beide het minst is.

15. *Stollend/niet-stollend*

15.1 wordt onder *stollende stof* verstaan een schadelijke vloeistof die:

.1 in het geval van een stof met een smeltpunt van minder dan 15°C een temperatuur heeft van minder dan 5°C boven het smeltpunt op het tijdstip van lossen; of

.2 in het geval van een stof met een smeltpunt van 15°C of meer een temperatuur heeft van minder dan 10°C boven het smeltpunt op het tijdstip van lossen.

15.2 wordt onder *niet-stollende stof* verstaan, een schadelijke vloeistof die geen stollende stof is.

16. *Tankschip*

.1 wordt onder *chemicaliëntankschip* verstaan een schip, gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van een vloeibaar product dat staat vermeld in hoofdstuk 17 van de Internationale code voor chemicaliën in bulk;

.2 wordt onder *NLS-tankschip* verstaan een schip, gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen, alsmede een „olietankschip” als omschreven in Bijlage I van dit Verdrag wanneer dit schip is gecertificeerd voor het vervoer van lading of deellading van schadelijke vloeistoffen in bulk.

17. *Viscositeit*

.1 wordt onder *hoogvisceuze stof* verstaan een schadelijke vloeistof van categorie X of Y met een viscositeit van 50 mPa.s of meer bij de lostemperatuur.

.2 wordt onder *laagvisceuze stof* verstaan, een schadelijke vloeistof die geen hoogvisceuze stof is.

18. wordt onder *Audit* verstaan: een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
19. wordt onder *Auditprogramma* verstaan: het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
20. wordt onder *Implementatiecode* verstaan: de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
21. wordt onder *Auditnorm* verstaan: de Implementatiecode.

Voorschrift 2. Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders wordt bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.
2. Wanneer een lading waarop de bepalingen van Bijlage I van dit Verdrag van toepassing zijn, wordt vervoerd in een laadruim van een NLS-tankschip, zijn de desbetreffende bepalingen van Bijlage I van dit Verdrag ook van toepassing.

Voorschrift 3. Uitzonderingen

1. De lozingsvereisten van deze Bijlage zijn niet van toepassing op de lozing in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die deze stoffen bevatten wanneer een dergelijke lozing:
 - .1 noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden; of
 - .2 het gevolg is van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:
 - .1 mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
 - .2 uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken, of wel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of
 - .3 wordt goedgekeurd door de Administratie, wanneer de lozing wordt gebruikt met het oog op de bestrijding van specifieke verontreinigingsvoorvallen of ter minimalisering van de door verontreiniging veroorzaakte schade. Dergelijke lozingen moeten worden goedgekeurd door de Regering in wier rechtsgebied de lozing naar verwachting zal plaatsvinden.

Voorschrift 4. Ontheffingen

1. Ten aanzien van de vervoersvereisten als gevolg van de indeling van de stof in een strengere categorie, is het volgende van toepassing:

.1 Indien een wijziging van deze Bijlage en van de Internationale Code voor chemicaliën in bulk en de Code voor chemicaliën in bulk veranderingen inhoudt voor de bouw of de uitrusting en de installaties als gevolg van het aanscherpen van de vereisten voor het vervoer van bepaalde stoffen, kan de Administratie de toepassing van deze wijziging voor een omschreven periode aanpassen of uitstellen voor schepen gebouwd vóór de datum waarop deze wijziging van kracht wordt, indien de onmiddellijke toepassing van deze wijziging onredelijk of onuitvoerbaar wordt geacht. De mate van versoepeling wordt ten aanzien van elke stof afzonderlijk bepaald;

.2 de Administratie die uit hoofde van dit lid een versoepeling van de toepassing van een wijziging toestaat, dient bij de Organisatie een rapport in dat bijzonderheden bevat van het desbetreffende schip of de desbetreffende schepen, de ladingen die het op grond van het certificaat mag of mogen vervoeren, de vaart waarin elk schip wordt gebruikt, en de gronden voor de versoepeling, ter verspreiding onder de Partijen bij het Verdrag te hunner informatie en ten behoeve van eventuele passende maatregelen, en waarin wordt aangegeven welke ontheffingen voor het certificaat gelden als bedoeld in voorschrift 7 of 9 van deze Bijlage;

.3 Niettegenstaande het bovenstaande kan een Administratie vrijstelling van de in voorschrift 11 bedoelde vervoersvoorwaarden, verlenen aan schepen die afzonderlijk benoemde plantaardige oliën op grond van het certificaat mogen vervoeren als genoemd in de desbetreffende voetnoot in hoofdstuk 17 van de IBC-code, mits het schip aan de volgende vereisten voldoet:

.1 Onverminderd dit voorschrift dient een NLS-tankschip te voldoen aan alle vereisten voor scheepstype 3 als omschreven in de IBC-code, behoudens wat betreft de plaats van de ladingtank;

.2 ingevolge dit voorschrift dienen ladingtanks op de volgende afstanden binnenboord te zijn geplaatst. De gehele lengte van het ladingtankgedeelte dient als volgt te worden beschermd door ballasttanks of ruimten, die geen brandstoftanks zijn:

.1 zijtanks of ruimten dienen zodanig te zijn geplaatst dat de ladingtanks zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens op minder dan 760 mm;

.2 dubbele-bodemtanks of -ruimten dienen zodanig te zijn geplaatst dat de afstand tussen de bodem van de ladingtanks en de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating van het schip, gemeten in een rechte hoek met de vlakbeplating, niet minder is dan $B/15$ (m) of 2,0 m op de middenlijn, naar gelang van welke afstand kleiner is. De minimum afstand dient 1,0 m te bedragen; en

.3 op het desbetreffende certificaat dient de verleende ontheffing te zijn vermeld.

- 2.** Behoudens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift zijn de bepalingen van voorschrift 12.1 niet van toepassing op een schip dat vóór 1 juli 1986 is gebouwd en dat door de Administratie te bepalen reizen in een beperkt vaargebied maakt tussen:

- .1 havens of laad- en losplaatsen binnen een Staat die Partij bij dit Verdrag is; of
 - .2 havens of laad- en losplaatsen van Staten die Partij bij dit Verdrag zijn.
- 3.** De bepalingen van het tweede lid van dit voorschrift zijn uitsluitend van toepassing op een schip dat vóór 1 juli 1986 is gebouwd indien:
- .1 elke keer dat een tank die stoffen of mengsels van categorie X, Y of Z bevat, dient te worden gewassen of geballast, deze tank wordt gewassen overeenkomstig een voorwasprocedure die is goedgekeurd door de Administratie overeenkomstig aanhangsel 6 van deze Bijlage, en het tankwaswater wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening;
 - .2 het daarna ontstane waswater of ballastwater wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening of in zee wordt geloosd overeenkomstig de overige bepalingen van deze Bijlage;
 - .3 de geschiktheid van de ontvangstvoorzieningen in de hierboven bedoelde havens of laad- en losplaatsen voor de toepassing van het bepaalde in dit lid is goedgekeurd door de Regeringen van de Staten die Partij bij dit Verdrag zijn en binnen welker grondgebied deze havens of laad- en losplaatsen zijn gelegen;
 - .4. in het geval van schepen die reizen maken tussen havens of laad- en losplaatsen onder de rechtsmacht van andere Staten die Partij bij dit Verdrag zijn, de Administratie bijzonderheden omtrent de vrijstelling aan de Organisatie mededeelt en de Organisatie deze gegevens aan de Partijen bij dit Verdrag toezendt om daarvan kennis te nemen en eventueel passende maatregelen te treffen; en
 - .5 op het krachtens het bepaalde in deze Bijlage vereiste certificaat wordt aangetekend dat het schip uitsluitend deze beperkte reizen maakt.
- 4.** Met betrekking tot een schip waarvan de constructie-eisen en de bedrijfsvoering zodanig zijn, dat het ballasten van de ladingtanks niet is vereist en het wassen van de ladingtanks slechts is vereist voor reparatie of voor het droog zetten, kan de Administratie vrijstelling van het bepaalde in voorschrift 12 verlenen, mits aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:
- .1 het ontwerp, de constructie en de uitrusting van het schip worden door de Administratie goedgekeurd, rekening houdend met de reizen welke het schip gaat maken;
 - .2 ieder effluent, afkomstig van het wassen van de tanks vóór de uitvoering van de reparatie of vóór het droogzetten, wordt afgegeven aan een ontvangstvoorziening waarvan de geschiktheid door de Administratie is verzekerd;
 - .3 in het krachtens het bepaalde in deze Bijlage vereiste certificaat wordt het volgende aangetekend:
 - .1 dat in elke ladingtank een beperkt aantal vergelijkbare stoffen mag worden vervoerd die beurtelings in dezelfde tank kunnen worden vervoerd zonder tussentijdse reiniging; en

.2 de bijzonderheden omtrent de ontheffing;

.4 aan boord van het schip is een door de Administratie goedgekeurd Handboek aanwezig; en

.5 in het geval van schepen die reizen maken tussen havens of laad- en losplaatsen onder de rechtsmacht van andere Staten die Partij bij dit Verdrag zijn, de Administratie bijzonderheden omtrent de vrijstelling aan de Organisatie mededeelt en de Organisatie deze gegevens aan de Partijen bij dit Verdrag toezendt om daarvan kennis te nemen en eventueel passende maatregelen te treffen.

Voorschrift 5. Gelijkwaardige voorzieningen

1. De Administratie kan het aanbrengen van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die welke in deze Bijlage worden voorgeschreven, op een schip toestaan, mits deze onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur ten minste even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage worden vereist. Deze bevoegdheid van de Administratie strekt zich niet uit tot de vervanging van operationele methoden voor de beheersing van de lozing van schadelijke vloeistoffen als equivalent van de door de voorschriften in deze Bijlage voorgeschreven ontwerp- en constructievormen.

2. De Administratie die het aanbrengen toestaat van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die welke in deze Bijlage, krachtens lid 1 van dit voorschrift, worden vereist, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij het Verdrag, ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

3. Niettegenstaande het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit voorschrift worden de constructie en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gasen in bulk vervoeren die gecertificeerd zijn om de in de toepasselijke Gas Carrier Code vermelde schadelijke vloeistoffen te vervoeren, geacht gelijkwaardig te zijn aan de in de voorschriften 11 en 12 van deze Bijlage vervatte constructie en uitrustingsvereisten, mits het gastankschip aan alle volgende vereisten voldoet:

.1 het heeft een certificaat van geschiktheid overeenkomstig de desbetreffende Gas Carrier Code voor schepen die gecertificeerd zijn om vloeibare gasen in bulk te vervoeren;

.2 het heeft een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk aan boord, waarin wordt verklaard dat het gastankschip uitsluitend die schadelijke vloeistoffen mag vervoeren welke in de desbetreffende Gas Carrier Code zijn geïdentificeerd en vermeld;

.3 het is uitgerust met gescheiden ballastvoorzieningen;

.4 het is uitgerust met pompen en pijpleidingen die, ten genoegen van de Administratie, waarborgen dat de hoeveelheid ladingresiduen die na het lossen in de tank en bijbehorende pijpleidingen achterblijven, niet meer bedraagt dan de desbetreffende hoeveelheid residuen als vereist in voorschrift 12.1, 12.2 of 12.3; en

.5 het is uitgerust met een, door de Administratie goedgekeurd, Handboek zodat wordt gewaarborgd dat geen bedrijfsmatige vermenging van ladingsresiduen en water plaatsvindt en dat geen ladingresiduen in de tank achterblijven na toepassing van de in het Handboek voorgeschreven ventilatieprocedures.

HOOFDSTUK 2. INDELING IN CATEGORIEËN VAN GEVAARLIJKE VLOEISTOFFEN

Voorschrift 6. Indeling in categorieën en opsomming van schadelijke vloeistoffen en andere stoffen

1. Voor de toepassing van de voorschriften van deze Bijlage, worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:
 - .1 Categorie X: Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het reinigen van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, worden geacht een groot gevaar op te leveren voor hetzij het mariene milieu, hetzij de gezondheid van de mens, en derhalve het verbod van lozing in het mariene milieu rechtvaardigen;
 - .2 Categorie Y: Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het reinigen van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, worden geacht een gevaar op te leveren voor hetzij het mariene milieu, hetzij de gezondheid van de mens, of die ernstige schade zouden toebrengen aan de rijkdommen van de zee, de recreatiemogelijkheden of aan ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve een kwalitatieve en kwantitatieve beperking van de lozing in het mariene milieu rechtvaardigen;
 - .3 Categorie Z: Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het reinigen van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, worden geacht een klein gevaar op te leveren voor hetzij het mariene milieu, hetzij de gezondheid van de mens, en derhalve minder strenge kwalitatieve en kwantitatieve beperkingen van lozing in het mariene milieu rechtvaardigen;
 - .4 Andere stoffen die in de kolom verontreinigingscategorie van hoofdstuk 18 van de Internationale code voor chemicaliën in bulk zijn aangeduid als OS (Other Substances) die zijn beoordeeld en waarvan is vastgesteld dat zij niet vallen onder categorie X, Y of Z zoals omschreven in voorschrift 6.1 van deze Bijlage, aangezien zij op het ogenblik niet schadelijk worden geacht voor de gezondheid van de mens, de rijkdommen van de zee, de recreatiemogelijkheden en ander rechtmatig gebruik van de zee, wanneer zij in zee worden geloosd als gevolg van het reinigen van tanks of het verwijderen van ballast. De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen van lenswater of ballastwater of andere residuen of mengsels die alleen stoffen bevatten waarnaar wordt verwezen als „Andere stoffen”.
2. Richtlijnen voor de indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen worden gegeven in aanhangsel I van deze Bijlage.
3. Wanneer wordt voorgesteld een vloeistof in bulk te vervoeren, die niet in een categorie is ingedeeld ingevolge het eerste lid van dit voorschrift, komen de Regeringen van de Partijen bij dit Verdrag die bij het voorgestelde vervoer zijn betrokken een voorlopige indeling overeen voor het voorgestelde vervoer, zulks op grond van de richtlijnen bedoeld in lid 2 van dit voorschrift. Totdat de betrokken

Regeringen volledige overeenstemming hebben bereikt, mag de stof niet worden vervoerd. Zo snel mogelijk, doch uiterlijk 30 dagen nadat overeenstemming is bereikt, stelt de Regering van het producerende of vervoerende land, die de aanzet tot de desbetreffende overeenkomst heeft gegeven, de Organisatie in kennis en verstrekt zij nadere gegevens met betrekking tot de stof en de voorlopige indeling ten behoeve van de jaarlijkse rondzending ter kennisgeving aan alle Partijen. De Organisatie houdt een register bij van al deze stoffen en de voorlopige indeling ervan totdat de stoffen officieel in de IBC-code worden opgenomen.

HOOFDSTUK 3. ONDERZOEKEN EN CERTIFICERINGEN

Voorschrift 7. Onderzoek van en afgifte van een certificaat aan chemicaliëntankschepen

Chemicaliëntankschepen die zijn onderzocht en waaraan een certificaat is afgegeven door Staten die Partij bij dit Verdrag zijn, overeenkomstig de bepalingen van de IBC-Code of de Code voor chemicaliën in bulk, al naar gelang van toepassing, worden niettegenstaande het bepaalde in de voorschriften 8, 9 en 10 van deze Bijlage geacht te hebben voldaan aan het bepaalde in de genoemde voorschriften, en het krachtens deze Code afgegeven certificaat heeft dezelfde waarde en moet op dezelfde wijze worden erkend als het krachtens het bepaalde in voorschrift 9 van deze Bijlage afgegeven certificaat.

Voorschrift 8. Onderzoeken

1. Schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren, zijn onderworpen aan de hieronder aangegeven onderzoeken:

.1 Een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist volgens voorschrift 9 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven, waaronder begrepen een compleet onderzoek van de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen voorzover het schip onder deze Bijlage valt. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat het zeker is dat de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van deze Bijlage.

.2 Een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 10.2, 10.5, 10.6 of 10.7 van deze Bijlage toepassing is. Dit hernieuwde onderzoek dient zodanig te zijn dat het zeker is dat de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van deze Bijlage.

.3 Een tussentijds onderzoek binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, dat in de plaats treedt van een van de jaarlijkse onderzoeken voorgeschreven in lid 1, punt 4, van dit voorschrift. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat het zeker is dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage en in goede staat verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 9 van deze Bijlage.

.4 Een jaarlijks onderzoek binnen 3 maanden voor of na de verjaardatum van het certificaat, met inbegrip van een algemene inspectie van de bouw, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen bedoeld in lid 1, punt 1, van dit voorschrift, teneinde vast te stellen dat de toestand ervan is gehandhaafd in overeenstemming met lid 3 van dit voorschrift en dat zij geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Deze jaarlijkse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 9 van deze Bijlage.

.5 Een aanvullend onderzoek dient, hetzij volledig hetzij ten dele al naar gelang de omstandigheden te worden uitgevoerd na een reparatie naar aanleiding van de in het derde lid van dit voorschrift vereiste onderzoeken, en steeds wanneer belangrijke reparaties of vervangingen hebben plaatsgevonden. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de nodige reparaties of vervangingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de deskundigheid waarmee zij zijn uitgevoerd in alle opzichten toereikend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de vereisten van deze Bijlage.

2.1 Onderzoeken van schepen, aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan de onderzoeken evenwel toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde inspecteurs, hetzij door haar erkende organisaties.

2.2 Deze organisaties, met inbegrip van classificatiebureaus, worden door de Administratie gemachtigd in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag en met de Code voor Erkende Organisaties (RO-Code), die bestaat uit een deel 1 en deel 2 (waarvan de bepalingen als verplicht worden aangemerkt) en een deel 3 (waarvan de bepalingen als aanbeveling worden aangemerkt), zoals aangenomen door de Organisatie bij resolutie [MEPC.237(65)], eventueel als gewijzigd door de Organisatie, mits:

.1 wijzigingen van deel 1 en deel 2 van de RO-Code worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op deze Bijlage;

.2 wijzigingen van deel 3 van de RO-Code worden aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met haar reglement van orde; en

.3 de in .1 en .2 bedoelde eventuele wijzigingen die worden aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu identiek zijn en tegelijkertijd in werking treden of van kracht worden, al naargelang van toepassing.

2.3 Een Administratie die inspecteurs benoemt of organisaties erkent voor het verrichten van onderzoeken als omschreven in lid 2.1 van dit voorschrift, verleent deze inspecteurs of organisaties ten minste de bevoegdheid:

.1 reparaties aan een schip te verlangen; en

.2 onderzoeken uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten van een havenstaat hierom verzoeken.

2.4 De Administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de benoemde inspecteurs of

erkende organisaties gedelegeerde bevoegdheden die deze ten behoeve van hun functionarissen doorgeeft aan de Partijen bij dit Verdrag.

- 2.5** Wanneer een benoemde inspecteur of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van schip of uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat of zodanig is dat het schip ongeschikt is om naar zee te vertrekken zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu te vormen, dient de Inspecteur of organisatie onverwijld te verzekeren dat corrigerende maatregelen worden getroffen en de Administratie te zijner tijd op de hoogte te stellen. Indien dergelijke corrigerende maatregelen niet worden getroffen, dient het certificaat te worden ingetrokken en de Administratie onverwijld te worden ingelicht; indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat eveneens onverwijld te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een benoemde inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat waar het schip ligt, heeft ingelicht, dient de Regering van die havenstaat deze ambtenaar, inspecteur of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit voorschrift te vervullen. Wanneer toepasselijk dient de Regering van de betrokken havenstaat erop toe te zien dat het schip niet vertrekt alvorens het zonder onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee kan gaan dan wel de haven kan verlaten met het doel naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te gaan.
- 2.6** In alle gevallen staat de betrokken Administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van het onderzoek en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.
- 3.1** De toestand van het schip en zijn uitrusting dienen zodanig te worden onderhouden dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit Verdrag om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee te vertrekken.
- 3.2** Nadat een onderzoek van het schip uit hoofde van lid 1 van dit voorschrift is voltooid mogen er, afgezien van de directe vervanging van uitrusting of installaties, geen wijzigingen worden aangebracht in de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop het onderzoek betrekking had, zonder dat de Administratie haar goedkeuring heeft verleend.
- 3.3** Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of gebreken worden geconstateerd waardoor de integriteit van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting waarop deze Bijlage van toepassing is wezenlijk worden aangetast, rapporteert de kapitein of eigenaar van het schip dit zo spoedig mogelijk aan de Administratie, de erkende organisatie of de benoemde inspecteur die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat; deze ziet erop toe dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een onderzoek als vereist op grond van lid 1 van dit voorschrift noodzakelijk is. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dient de kapitein of eigenaar van het schip eveneens onverwijld de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat in te lichten en dient de benoemde inspecteur of erkende organisatie na te gaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 9. Afgifte van of aantekening op het certificaat

1. Na een eerste onderzoek of een hernieuwd onderzoek overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 8 van deze Bijlage wordt een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk afgegeven aan elk schip dat bestemd is om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren en dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag.
2. Dit certificaat wordt afgegeven of hierop wordt een aantekening geplaatst hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar gemachtigde personen of organisaties. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.
- 3.1 De Regering van een Partij bij het Verdrag kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk afgeven, of machtigen tot afgifte daarvan, en in voorkomend geval, een aantekening plaatsen, of machtigen tot plaatsing van een aantekening, op dat certificaat aan boord van het schip, overeenkomstig deze Bijlage.
- 3.2 Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.
- 3.3 Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als een certificaat dat is afgegeven krachtens lid 1 van dit voorschrift.
- 3.4 Er wordt geen Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag.
4. Het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in aanhangsel 3 bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn opgesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.

Voorschrift 10. Geldigheidsduur en geldigheid van het certificaat

1. Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgesteld tijdvak dat evenwel niet langer is dan vijf jaar.
- 2.1 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid binnen drie maanden voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat, niettegenstaande het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat.

- 2.2** Indien het hernieuwde onderzoek wordt voltooid na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is voltooid tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.
- 2.3** Indien het hernieuwde onderzoek meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt wordt voltooid, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is voltooid tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het hernieuwde onderzoek is voltooid.
- 3.** Indien een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak korter dan vijf jaar kan de Administratie de geldigheid van het certificaat tot na de datum van verstrijken verlengen tot het in lid 1 van dit voorschrift aangegeven maximumtijdvak, mits de onderzoeken bedoeld in voorschrift 8.1.3 en 8.1.4 van deze Bijlage, die van toepassing zijn wanneer een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak van vijf jaar naar behoren worden verricht.
- 4.** Indien een hernieuwd onderzoek is voltooid en een nieuw certificaat niet kan worden afgegeven of aan boord van het schip geplaatst vóór de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, kan de door de Administratie gemachtigde persoon of organisatie een aantekening op het certificaat plaatsen en wordt dit certificaat als geldig aanvaard voor een nieuw tijdvak dat niet langer mag zijn dan vijf maanden na de datum van verstrijken.
- 5.** Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven bevindt waar het moet worden onderzocht, kan de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, maar deze verlenging wordt uitsluitend verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het moet worden onderzocht te voltooien en dan uitsluitend in gevallen waarin het juist en redelijk voorkomt zulks te doen. Geen enkel certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en geen enkel schip waarvan het certificaat wordt verlengd is, na aankomst in de haven waarin het moet worden onderzocht gerechtigd op grond van die verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging werd verleend.
- 6.** Voor een certificaat afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan door de Administratie ten hoogste een maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging werd verleend.
- 7.** Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de Administratie heeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in punt 2.2, onderdeel 5 of 6, van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.
- 8.** Indien een jaarlijks of tussentijds onderzoek is voltooid vóór het in voorschrift 8 van deze Bijlage aangegeven tijdvak:

.1 wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop het onderzoek werd voltooid;

.2 wordt het in voorschrift 8 van deze Bijlage voorgeschreven volgende jaarlijkse of tussentijdse onderzoek voltooid met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen met inachtneming van de nieuwe verjaardatum;

.3 kan de datum van verstrijken onveranderd blijven mits er een of meer jaarlijkse of tussentijdse onderzoeken, naar gelang van het geval, zijn verricht zodat de maximale tussenpozen tussen de in voorschrift 8 van deze Bijlage voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.

9. Een ingevolge voorschrift 9 van deze Bijlage afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

.1 indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn voltooid binnen de termijnen vermeld in voorschrift 8.1 van deze Bijlage;

.2 indien er op het certificaat geen aantekening is geplaatst in overeenstemming met voorschrift 8.1.3 of 8.1.4 van deze Bijlage;

.3 bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip volledig voldoet aan de vereisten van de voorschriften 8.3.1 en 8.3.2 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie van de andere Partij afschriften van het certificaat die het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

HOOFDSTUK 4. ONTWERP, CONSTRUCTIE, VOORZIENINGEN EN UITRUSTING

Voorschrift 11. Ontwerp, constructie, uitrusting en bedrijfsvoering

1. Van schepen gecertificeerd voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk genoemd in hoofdstuk 17 van de Internationale code voor chemicaliën in bulk, dienen het ontwerp, de constructie, de uitrusting en de bedrijfsvoering in overeenstemming met de volgende bepalingen te zijn, zodat het ongecontroleerd lozen in zee van dergelijke stoffen tot een minimum wordt beperkt:

.1 de Internationale code voor chemicaliën in bulk, wanneer het chemicaliëntankschip is gebouwd op of na 1 juli 1986; of

.2 de Code voor chemicaliën in bulk bedoeld in lid 1.7.2 van die code voor:

.1 schepen waarvoor het bouwcontract op of na 2 november 1973 is afgesloten, maar gebouwd vóór 1 juli 1986, en die reizen maken naar havens of laad- of losplaatsen onder de rechtsmacht van andere Staten die Partij bij het Verdrag zijn; en

.2 schepen die op of na 1 juli 1983 zijn gebouwd, maar vóór 1 juli 1986, en die uitsluitend reizen maken tussen havens of laad- of losplaatsen binnen de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren.

.3 De Code voor chemicaliën in bulk bedoeld in lid 1.7.3 van die code voor:

.1 schepen waarvoor het bouwcontract vóór 2 november 1973 is afgesloten en die reizen maken naar havens of laad- en losplaatsen onder de rechtsmacht van andere Staten die Partij bij dit Verdrag zijn; en

.2 schepen die vóór 1 juli 1983 zijn gebouwd en die uitsluitend reizen maken tussen havens of laad- of losplaatsen binnen de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren.

2. Ten aanzien van andere schepen dan chemicaliëntankschepen of vloeibaar-gastankschepen gecertificeerd voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk genoemd in hoofdstuk 17 van de Internationale code voor chemicaliën in bulk, stelt de Administratie passende maatregelen op aan de hand van de door de Organisatie ontwikkelde Richtlijnen, zodat het ongecontroleerd lozen in zee van dergelijke stoffen tot een minimum wordt beperkt.

Voorschrift 12. Pompen, pijpleidingen, losvoorzieningen en sloptanks

1. Elk schip dat vóór 1 juli 1986 is gebouwd dient te zijn uitgerust met een pomp- en pijpleidingvoorziening die waarborgt dat in geen van de tanks gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie X of Y een residu achterblijft van meer dan 300 liter in de tank en de bijbehorende pijpleidingen en dat in geen van de tanks gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie Z een residu achterblijft van meer dan 900 liter in de tank en de bijbehorende pijpleidingen. In overeenstemming met aanhangsel 5 van deze Bijlage wordt de werking van deze voorzieningen beproefd.
2. Elk schip dat is gebouwd op of na 1 juli 1986, maar vóór 1 juli 2007, dient te zijn uitgerust met een pomp- en pijpleidingvoorziening die waarborgt dat in geen van de tanks gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie X of Y een residu achterblijft van meer dan 100 liter in de tank en de bijbehorende pijpleidingen en dat in geen van de tanks gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie Z een residu achterblijft van meer dan 300 liter in de tank en de bijbehorende pijpleidingen. In overeenstemming met aanhangsel 5 van deze Bijlage wordt de werking van deze voorzieningen beproefd.
3. Elk schip dat is gebouwd op of na 1 juli 2007 dient te zijn uitgerust met een pomp- en pijpleidingvoorziening die waarborgt dat in geen van de tanks gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie X, Y of Z een residu achterblijft van meer dan 75 liter in de tank en de bijbehorende pijpleidingen. In overeenstemming met aanhangsel 5 van deze Bijlage wordt de werking van deze voorzieningen beproefd.
4. Voor andere schepen dan chemicaliëntankschepen die zijn gebouwd vóór 1 januari 2007 die niet kunnen voldoen aan de vereisten van de pomp- en pijpleidingvoorzieningen voor de in lid 1 en 2 van dit voorschrift bedoelde stoffen van categorie Z, zijn geen kwantitatieve vereisten van toepassing. Naleving wordt geacht te zijn gerealiseerd indien de tank zoveel mogelijk is geleegd.

5. De in lid 1, 2 en 3 van dit voorschrift bedoelde werkingsproeven van de pompen moeten door de Administratie worden goedgekeurd. Bij de pompwerkingsproeven moet water als beproevingsmiddel worden gebruikt.
6. Schepen gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie X, Y of Z, dienen een of meerdere onderwateruitlaat of -uitlaten te hebben.
7. Voor schepen die zijn gebouwd vóór 1 januari 2007 die zijn gecertificeerd voor het vervoer van stoffen van categorie Z, is een onderwateruitlaat als vereist in lid 6 van dit voorschrift niet verplicht.
8. De onderwateruitlaat (of uitlaten) dient (dienen) zich te bevinden in het ladinggedeelte, nabij de ronding van de kim, en dient (dienen) zodanig te zijn aangebracht dat wordt vermeden dat residu-watmengsels weer naar binnen worden gezogen via de zeewaterinlaten van het schip.
9. De voorziening van de onderwateruitlaat dient zodanig te zijn dat de geloosde residu-watmengsels niet door de huidbeplating van het schip lopen. Daarom dient, wanneer de lozing loodrecht op de huidbeplating plaatsvindt, de lozingsuitlaat minimaal een diameter te hebben die wordt berekend met de volgende formule:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

waarbij:

d = de minimum diameter van de uitlaat (m)

L_d = de afstand van de voorloodlijn tot de uitlaat (m)

Q_d = de geselecteerde maximum snelheid waarbij het schip een residu-watmengsel kan lozen via de uitlaat (m³/u).

10. Wanneer de lozing plaatsvindt bij een hoek ten opzichte van de huidbeplating van het schip, dient bovenstaande verhouding te worden veranderd door Q_d te vervangen door de component van Q_d loodrecht op de huidbeplating.

11. Sloptanks

In deze Bijlage wordt het aanbrengen van afzonderlijke sloptanks weliswaar niet verplicht gesteld, maar voor bepaalde wasprocedures kunnen sloptanks toch noodzakelijk zijn. In dat geval kunnen ladingtanks als sloptanks worden gebruikt.

HOOFDSTUK 5. OPERATIONELE LOZINGEN VAN RESIDUEN VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Voorschrift 13. Regeling van lozingen van residuen van schadelijke vloeistoffen

Onverminderd de bepalingen van voorschrift 3 van deze Bijlage dient de regeling van lozingen van residuen van schadelijke vloeistoffen of van ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, in overeenstemming te zijn met de volgende vereisten.

1 Lozingsbepalingen

- 1.1** Het lozen in zee van residuen van stoffen die vallen in categorie X, Y of Z, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, is verboden, behalve wanneer deze lozingen plaatsvinden in volledige overeenstemming met de in deze Bijlage vervatte operationele vereisten.
- 1.2** Voordat in overeenstemming met dit voorschrift een voorwas- of lozingsprocedure wordt uitgevoerd, dient de tank in kwestie zoveel mogelijk te worden gelegeerd in overeenstemming met de in het Handboek voorgeschreven procedures.
- 1.3** Het vervoer van stoffen die niet zijn gecategoriseerd, niet voorlopig ingedeeld of niet geëvalueerd zoals bedoeld in voorschrift 6 van deze Bijlage, of van ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke residuen bevatten, is verboden evenals eventuele bijkomende lozing van dergelijke stoffen in zee.

2 Lozingsnormen

- 2.1** Wanneer de bepalingen van dit voorschrift de lozing in zee toestaan van residuen van stoffen die vallen in categorie X, Y of Z of van die welke voorlopig zijn beoordeeld als zodanig, of ballastwater, tankwaswater of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, zijn de volgende lozingsbepalingen van toepassing:
- .1 het schip is onderweg met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;
 - .2 de lozing vindt plaats onder de waterlijn via de onderwateruitlaat of -uitlaten met een snelheid die niet meer bedraagt dan de maximumsnelheid waarvoor de onderwateruitlaat of -uitlaten zijn ontworpen; en
 - .3 de lozing geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land in water van ten minste 25 meter diepte.
- 2.2** Voor schepen gebouwd vóór 1 januari 2007 is het lozen onder de waterlijn in zee van residuen van stoffen die vallen in categorie Z, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere mengsels die dergelijke stoffen bevatten, niet verplicht.
- 2.3** De Administratie kan voor de vereisten van lid 2.1.3 ontheffing verlenen voor stoffen van categorie Z, wat betreft de afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land, voor schepen die uitsluitend reizen maken binnen wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren. Daarnaast kan de Administratie ontheffing van hetzelfde vereiste verlenen wat betreft de lozingsafstand van ten minste 12 zeemijlen voor een specifiek schip dat gerechtigd is de vlag van de Staat te voeren, wanneer het reizen maakt binnen de wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van een aangrenzende staat na de opstelling van een schriftelijke ontheffingsovereenkomst tussen beide betrokken kuststaten, mits een derde partij hiervan geen nadeel ondervindt. Informatie met betrekking tot een dergelijke overeenkomst moet binnen 30 dagen aan de Organisatie worden medegedeeld voor verdere verzending naar de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming en met het oog op eventuele passende maatregelen.

3 Verwijdering van ladingresiduen door middel van ventilatie

Voor het verwijderen van ladingresiduen uit een tank mogen ventilatiemethoden worden toegepast die door de Administratie zijn goedgekeurd. Dergelijke methoden dienen in overeenstemming te zijn met aanhangsel 7 van deze Bijlage. Water dat vervolgens in de tank wordt gebracht, wordt als schoon beschouwd en is niet onderworpen aan de in deze Bijlage genoemde lozingsvereisten.

4 Uitzondering voor een voorwas

Op verzoek van de kapitein van het schip kan een ontheffing voor het voorwassen worden verleend door de Regering van de ontvangende Partij, wanneer deze ervan overtuigd is dat:

- .1 de geloste tank opnieuw zal worden geladen met dezelfde stof of met een andere stof die daarmee verenigbaar is, en dat de tank niet wordt schoongemaakt of geballast vóór het laden; of
- .2 de geloste tank niet op zee wordt schoongemaakt of geballast. De voorwasprocedure in overeenstemming met het desbetreffende lid van dit voorschrift wordt uitgevoerd in een andere haven, mits schriftelijk is bevestigd dat in deze haven een daartoe geschikte ontvangstvoorziening beschikbaar is; of
- .3 de ladingresiduen worden verwijderd door middel van een door de Administratie in overeenstemming met aanhangsel 7 van deze Bijlage goedgekeurde ventilatieprocedure.

5 Gebruik van wasmedium of schoonmaakmiddelen

- 5.1** Wanneer voor het reinigen van een tank een ander wasmedium dan water wordt gebruikt, bijvoorbeeld minerale olie of een chlooroplossing, wordt de lozing ervan beheerst door de bepalingen van Bijlage I of Bijlage 2, naar gelang van welke Bijlage op het wasmedium van toepassing zou zijn indien het als lading zou zijn vervoerd. Tankwasprocedures waarbij dergelijke middelen worden gebruikt, moeten in het Handboek worden vermeld en door de Administratie worden goedgekeurd.
- 5.2** Wanneer kleine hoeveelheden schoonmaakmiddelen (synthetische reinigingsmiddelen) aan water worden toegevoegd om het wassen te vergemakkelijken, mogen geen schoonmaakmiddelen worden gebruikt die stoffen van verontreinigingscategorie X bevatten, behoudens die stoffen welke snel biologisch afbreekbaar zijn en in een concentratie van minder dan 10% in het schoonmaakmiddel aanwezig zijn. Er gelden geen extra beperkingen naast die welke van toepassing zijn op de tank vanwege de vorige lading.

6 Lozing van residuen van categorie X

- 6.1** Onverminderd het bepaalde in lid 1, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

.1 Een tank waaruit een stof van categorie X is gelost, dient te worden voorgewassen voordat het schip de loshaven verlaat. De daaruit voortkomende residuen dienen in een ontvangstinrichting te worden geloosd, totdat de concentratie van de stof in de te lozen vloeistof, blijkens analyses van door de inspecteur genomen monsters van het effluent, is gedaald tot een gewichtspercentage van 0,1% of minder. Wanneer het vereiste concentratieniveau is bereikt, dient de lozing van het overgebleven tankwaswater in de ontvangstinrichting te worden voortgezet totdat de tank leeg is. Van deze handelingen dient behoorlijk aantekening te worden gemaakt in het Ladingjournaal en deze dient te worden goedgekeurd door de in voorschrift 16.1 bedoelde inspecteur.

.2 Al het water dat daarna in de tank wordt gebracht, mag in zee worden geloosd overeenkomstig de in voorschrift 13.2 vervatte lozingsnormen.

.3 In gevallen waarin de Regering van de ontvangende Partij de zekerheid heeft verkregen dat het ondoenlijk is de concentratie van de stof in de vloeistof te meten zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken, kan deze Partij een andere methode aanvaarden als equivalent voor het verkrijgen van de in voorschrift 13.6.1.1 vereiste concentratie, mits:

.1 de tank wordt voorgewassen overeenkomstig een door de Administratie goedgekeurde procedure conform aanhangsel 6 bij deze Bijlage; en

.2 behoorlijk aantekening wordt gemaakt in het Ladingjournaal en dit wordt goedgekeurd door de in voorschrift 16.1 bedoelde inspecteur.

7 Lozing van residuen van categorie Y en Z

7.1 Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

.1 Ten aanzien van de procedures voor het lozen van residuen van stoffen van categorie Y of Z, zijn de in voorschrift 13.2 vervatte lozingsnormen van toepassing.

.2 Indien het lossen van een stof van categorie Y of Z niet wordt uitgevoerd overeenkomstig het Handboek, dient een voorwasprocedure te worden uitgevoerd voordat het schip de loshaven verlaat, tenzij andere maatregelen worden genomen ten genoegen van de in voorschrift 16.1 van deze Bijlage bedoelde inspecteur om zodanige hoeveelheden ladingresiduen uit het schip te verwijderen, dat de in deze Bijlage gespecificeerde hoeveelheden overblijven. Het uit de voorwas verkregen tankwaswater dient te worden geloosd in een ontvangstinrichting in de loshaven of in een andere haven met een geschikte ontvangstinrichting, mits schriftelijk is bevestigd dat in deze haven een daartoe geschikte ontvangstvoorziening beschikbaar is.

.3 Voor hoogvisceuze of stollende stoffen in categorie Y is het volgende van toepassing:

.1 er dient een voorwasprocedure als vermeld in aanhangsel 6 te worden toegepast;

.2 het tijdens het voorwassen ontstane residu-watmengsel dient te worden geloosd in een ontvangstinrichting totdat de tank leeg is; en

.3 al het water dat daarna in de tank wordt gebracht, mag in zee worden geloosd overeenkomstig de in voorschrift 13.2 vervatte lozingsnormen.

7.2 Bedrijfsvoeringsvereisten voor ballasten en ontballasten

7.2.1 Na het lossen en, zo nodig, na het voorwassen kan een ladingtank van ballast worden voorzien. De procedures voor de lozing van dergelijke ballast zijn vermeld in voorschrift 13.2.

7.2.2 Ballast ingebracht in een ladingtank die in zoverre is gewassen dat de ballast minder dan 1 ppm van de eerder vervoerde stof bevat, kan in zee worden geloosd zonder rekening te houden met de lozingssnelheid, de snelheid van het schip en de plaats van de lozingsuitlaat, mits het schip zich ten minste 12 mijl vanaf het dichtstbijzijnde land bevindt, in water dat ten minste 25 meter diep is. De vereiste mate van reinheid is bereikt, wanneer een voorwas zoals aangeduid in aanhangsel 6 heeft plaatsgevonden en de tank vervolgens de volledige cyclus van de tankwasmachine heeft doorlopen, voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1994 of met een waterhoeveelheid van niet minder dan die welke wordt berekend via $k=1,0$.

7.2.3 De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen in zee van schone ballast of gescheiden ballast.

8 Lozingen in het Antarctisch gebied

8.1 Onder „het Antarctisch gebied” wordt verstaan het gebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte.

8.2 In het Antarctisch gebied zijn lozingen in de zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die zodanige stoffen bevatten, verboden.

Voorschrift 14. Handboek voor procedures en voorzieningen

1. Elk schip dat is gecertificeerd om stoffen van categorie X, Y of Z te vervoeren, moet een door de Administratie goedgekeurd Handboek aan boord hebben. Het Handboek dient overeenkomstig aanhangsel 4 bij deze Bijlage een standaardformaat te hebben. In het geval van een schip dat internationale reizen maakt waarop de gebruikte taal een andere is dan de Engelse, de Franse of de Spaanse taal gaat de tekst vergezeld van een vertaling in één van deze talen.
2. Het Handboek heeft voornamelijk tot doel voor de officieren op het schip vast te stellen wat de fysieke voorzieningen en alle operationele procedures zijn die met betrekking tot het behandelen van lading, het reinigen van tanks, de behandeling van residuen uit sloptanks en het ballasten en ontballasten van ladingtanks in acht dienen te worden genomen teneinde te voldoen aan de vereisten van deze Bijlage.

Voorschrift 15. Ladingjournaal

1. Elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, dient te zijn voorzien van een Ladingjournaal, al dan niet als onderdeel van het voorgeschreven scheepsdagboek, in de vorm als omschreven in aanhangsel 2 bij deze Bijlage.
2. Na de voltooiing van een in aanhangsel 2 bij deze Bijlage bedoelde handeling, dient de handeling onverwijld in het Ladingjournaal te worden opgetekend.
3. Van elke onbedoelde lozing van een schadelijke vloeistof of een mengsel dat een dergelijke stof bevat of een lozing die valt onder het bepaalde in voorschrift 3 van deze Bijlage, dient aantekening te worden gemaakt in het Ladingjournaal onder vermelding van de omstandigheden waaronder en de reden waarom het lozen geschiedde.
4. Elke aantekening dient door de officier of officieren, belast met de desbetreffende handeling, te worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. Op schepen die een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk of een in voorschrift 7 van deze Bijlage genoemd certificaat hebben, dienen de aantekeningen in het Ladingjournaal ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
5. Het Ladingjournaal wordt bewaard op een plaats waar het direct beschikbaar is voor inspectie en wel, behalve in het geval van onbemande gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het journaal dient gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.
6. De bevoegde instantie van de Regering van een Partij heeft het recht het Ladingjournaal in te zien aan boord van alle schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een van haar havens bevindt, en een afschrift te maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein van het schip te verlangen, het afschrift te waarmerken als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Ladingjournaal van het schip heeft gewaarmerkt, wordt bij alle gerechtelijke procedures toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De inspectie van een Ladingjournaal en de vervaardiging van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde instantie ingevolge het bepaalde in dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

HOOFDSTUK 6. MAATREGELEN TEN BEHOEVE VAN HET TOEZICHT DOOR HAVENSTATEN

Voorschrift 16. Maatregelen ten behoeve van het toezicht

1. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag benoemt of machtigt inspecteurs, belast met de zorg voor de naleving van dit voorschrift. De inspecteurs oefenen toezicht uit overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde controleprocedures.

2. Wanneer een inspecteur, benoemd of gemachtigd door de Regering van een Partij bij het Verdrag, heeft gecontroleerd dat een handeling is verricht conform de in het Handboek vervatte vereisten, of een ontheffing voor een voorwasprocedure heeft verleend, maakt deze inspecteur daarvan aantekening in het Ladingjournaal.
3. De kapitein van een schip dat is gecertificeerd om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren, zorgt ervoor dat het bepaalde in voorschrift 13 en in dit voorschrift wordt nageleefd en dat het Ladingjournaal wordt ingevuld overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 15 van deze Bijlage, telkens wanneer de in dat voorschrift bedoelde handelingen plaatsvinden.
4. Een tank waarin een stof van categorie X is vervoerd, dient te worden voorgewassen in overeenstemming met voorschrift 13.6. Van deze handelingen dient naar behoren aantekening te worden gemaakt in het Ladingjournaal en dit dient te worden goedgekeurd door de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde inspecteur.
5. In gevallen waarin de Regering van de ontvangende partij de zekerheid heeft verkregen dat het ondoenlijk is de concentratie van de stof in de vloeistof te meten zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken, kan deze Partij de in voorschrift 13.6.3 bedoelde alternatieve methode aanvaarden, mits de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde inspecteur in het Ladingjournaal bevestigt dat:
 - .1 de tank en de bijbehorende pomp en pijpleidingen zijn geleegd; en
 - .2 de voorwasprocedure is uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van aanhangsel 6 van deze Bijlage; en
 - .3 het tankwaswater, afkomstig van deze voorwas, is afgegeven aan een ontvangstvoorziening en de tank leeg is,
6. Op verzoek van de kapitein van het schip kan de Regering van de ontvangende Partij het schip ontheffing verlenen van de vereisten voor de in de desbetreffende leden van voorschrift 13 bedoelde voorwasprocedure, wanneer aan een van de in voorschrift 13.4 bedoelde voorwaarden wordt voldaan.
7. Een in lid 6 bedoelde ontheffing kan slechts worden verleend door de Regering van de ontvangende Partij aan een schip dat reizen maakt naar havens of laad- en losplaatsen onder de rechtsmacht van andere Staten die Partij bij dit Verdrag zijn. Wanneer een dergelijke ontheffing is verleend, dient de in het Ladingjournaal gemaakte aantekening daarvan te worden afgetekend door de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde inspecteur.
8. Indien het lossen niet wordt uitgevoerd overeenkomstig de omstandigheden tijdens het pompen voor de tank die door de Administratie zijn goedgekeurd en zijn gebaseerd op aanhangsel 5 van deze Bijlage, mogen andere maatregelen worden genomen ten genoegen van de in het eerste lid van dit voorschrift bedoelde inspecteur om zodanige hoeveelheden ladingresten uit het schip te verwijderen, dat de in voorschrift 12 gespecificeerde hoeveelheden overblijven, al naargelang van toepassing. Hiervan moet aantekening worden gemaakt in het Ladingjournaal.
9. **Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord**

9.1 Een schip dat zich bevindt in een haven van een andere Partij wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of is voldaan aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord moeten worden toegepast om verontreiniging door schadelijke vloeistoffen te voorkomen.

9.2 In de omstandigheden bedoeld in lid 9.1 van dit voorschrift, neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.

9.3 De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.

9.4 Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

HOOFDSTUK 7. VOORKOMING VAN VERONTREINIGING ALS GEVOLG VAN EEN INCIDENT MET SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Voorschrift 17. Rampenplan aan boord van schepen voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen

1. Elk schip met een bruto-tonnage van 150 of meer dat is gecertificeerd voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen dient een door de Administratie goedgekeurd scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen aan boord te hebben.
2. Een dergelijk plan dient gebaseerd te zijn op de Richtlijnen die door de Organisatie zijn opgesteld en die zijn gesteld in een voertaal of in voertalen die door de kapitein en zijn officieren worden begrepen. Het plan omvat ten minste:
 - .1 de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of anderen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen, zoals vereist volgens artikel 8 en Protocol I van dit Verdrag, op basis van de door de Organisatie ontwikkelde Richtlijnen;
 - .2 de lijst van autoriteiten of personen met wie contact dient te worden opgenomen in het geval van een voorval van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen;
 - .3 een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van schadelijke vloeistoffen als gevolg van het voorval te beperken of te beteugelen; en

.4 de procedures en de contactpersoon aan boord van het schip voor de coördinatie van de aan boord te nemen maatregelen aan boord en maatregelen met de nationale en lokale autoriteiten bij de bestrijding van de verontreiniging.

3. In het geval van schepen waarop voorschrift 37 van Bijlage I bij het Verdrag ook van toepassing is, kan een dergelijk plan gecombineerd worden met het rampenplan voor olieverontreiniging aan boord van schepen dat vereist is ingevolge voorschrift 37 van Bijlage I bij het Verdrag. In dit geval luidt de titel van het plan „Scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee”.

HOOFDSTUK 8. ONTVANGSTINRICHTINGEN

Voorschrift 18. Ontvangstinrichtingen en losplaatsvoorzieningen

1. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe, zorg te dragen voor de installatie van ontvangstinrichtingen al naar gelang de behoeften van schepen, die gebruik maken van haar havens, laad- en losplaatsen of scheepsreparatiehavens, en wel als volgt:

.1 havens en overslagplaatsen die betrokken zijn bij de afhandeling van de lading van schepen moeten over adequate inrichtingen beschikken voor de ontvangst van residuen en mengsels die dergelijke residuen bevatten van schadelijke vloeistoffen die uit de naleving van deze Bijlage voortvloeien, zonder onnodig oponthoud voor de betrokken schepen.

.2 scheepsreparatiehavens waar herstelwerkzaamheden aan NLS-tankers worden ondernomen, moeten zijn uitgerust met inrichtingen geschikt voor de ontvangst van schadelijke vloeistoffen bevattende residuen en mengsels van schepen die die haven aandoen.

2. De Regering van elke Partij dient de soorten van inrichtingen te bepalen die, ter toepassing van het bepaalde onder 1 van dit voorschrift, in elke laad- en losplaats, overslagplaats, en scheepsreparatiehaven binnen haar grondgebied zijn geïnstalleerd en de organisatie daarvan in kennis te stellen.

2bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van de leden 1, 2 en 4 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
- .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
- .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.

- 2ter.** Indien voorschrift 13 van deze Bijlage een voorwas verplicht stelt en het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten van toepassing is op de haven van lossen, wordt de voorwas en de daarop volgende afgifte aan een ontvangstfaciliteit uitgevoerd zoals voorgeschreven door voorschrift 13 van deze Bijlage of bij een regionale ontvangstfaciliteit voor afval van schepen vermeld in het desbetreffende regionale plan voor ontvangstfaciliteiten.
- 3.** De Regeringen van Partijen bij dit Verdrag, wier kust grenst aan een bijzonder gebied dienen tezamen een datum overeen te komen vóór welke aan het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift moet zijn voldaan en waarop de vereisten van de relevante leden van voorschrift 13 met betrekking tot dat gebied van kracht worden en zij dienen de Organisatie ten minste zes maanden voor die datum in kennis te stellen van de aldus vastgestelde datum. De Organisatie dient alle Partijen onverwijld in kennis te stellen van die datum.
 - 4.** De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe ervoor te zorgen dat de losplaatsen beschikken over voorzieningen voor het vergemakkelijken van het nazuigen van de ladingtanks van schepen die schadelijke vloeistoffen lossen op deze losplaatsen. De nog in de laadslangen en leidingsystemen van de losplaats aanwezige schadelijke vloeistoffen, afkomstig van schepen die deze stoffen op de losplaats lossen, mogen niet terugstromen naar het schip.
 - 5.** Elke Partij geeft kennis aan de Organisatie, ter mededeling aan de betrokken Partijen, van ieder geval waarin wordt beweerd dat de krachtens het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift vereiste inrichtingen of de krachtens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift vereiste voorzieningen ontoereikend zijn.

HOOFDSTUK 9. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DIT VERDRAG

Voorschrift 19. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 20. Verificatie van de naleving

- 1.** Elke partij wordt onderworpen aan een periodieke audit door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.
- 2.** De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
- 3.** Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
- 4.** De audit van alle partijen:
 - .1.** is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en

.2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Aanhangsel 1. RICHTLIJNEN VOOR DE INDELING IN CATEGORIEËN VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

Producten worden ingedeeld in vervuilingscategorieën op basis van de evaluatie van hun eigenschappen die blijken uit het GESAMP schadeprofiel zoals in onderstaande tabel weergegeven:

Regel	A1 Bioaccumu latie	A2 Biodegradatie	B1 Acute toxiciteit	B2 Chronische toxiciteit	D3 Langetermijn gezondheids effecten	E2 Gevolgen voor mariene flora en fauna en benthische habitats	Cat
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Niet 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F of S Indien niet anorganisch	
11					CMRTNI		
12	Alle producten die niet voldoen aan de criteria van de regels 1 tot en met 11 en 13						Z
13	Alle producten die zijn geïdentificeerd als: ≤ 2 in kolom A1; R in kolom A2; blanco in kolom D3; niet Fp, F of S (indien niet organisch) in kolom E2; en 0 (nul) in alle andere kolommen van het GESAMP schadeprofiel						OS

Verkorte legenda bij de herziene GESAMP schade-evaluatieprocedure

Kolommen A en B - Aquatisch milieu					
	A		B		
	Bio-accumulatie en biodegradatie		Aquatische toxiciteit		
Classificatie nummer	A 1* Bio-accumulatie		A 2* Biodegradatie	B 1* Acute toxiciteit	B 2* Chronische toxiciteit
	log Pow	BCF		LC/EC/IC ₅₀ (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 > ca. 7	niet meetbaar	B: snel biodegradabel NR: niet snel biodegradabel	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - >4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 - ≤0.1	
6				≤0.01	

Kolommen C en D - Gezondheid van de mens (toxische uitwerking op zoogdieren)						
	C			D		
	Acute toxiciteit voor zoogdieren			Irritatie, corrosie en langetermijn/gezondheidseffecten		
Classificatie nummer	C 1 Orale toxiciteit LD ₅₀ (mg/kg)	C 2 Percutane toxiciteit LD ₅₀ (mg/kg)	C 3 Inhalatie-toxiciteit LC ₅₀ (mg/l)	D 1 Huidirritatie & -corrosie	D 2 Oogirritatie & -corrosie	D 3* Langetermijn-gezondheidseffecten
0	>2000	>2000	>20	niet-irriterend	niet-irriterend	C - Carcinogeen M - Mutageen R - Reprotoxisch S - Sensibiliserend
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	mild-irriterend	mild-irriterend	
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	irriterend	irriterend	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	3 Zwaar irriterend of corrosief 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	zwaar irriterend	A - Ademhalingsgev.. T - Systemische toxiciteit getroffen orgaan L - Longschade N - Neurotoxisch I - Immunotoxisch
4	≤5	≤50	≤0.5			

Kolom E - Invloed op ander gebruik van de zee			
E 1 Smaakbedervend	E 2* Fysieke gevolgen voor flora en fauna & benthische habitats	E 3 Invloed op recreatieve voorzieningen aan de kust	
		Classificatie-nummer	Omschrijving en maatregelen
NT: niet smaakbedervend (getest) T: smaakbedervingstest positief	En: persistent drijvende stoffen E: drijvende stoffen S: zinkende stoffen	0	geen invloed geen waarschuwing
		1	licht bezwaarlijk waarschuwing, geen sluiting van recreatievoorziening
		2	matig bezwaarlijk mogelijke sluiting van recreatievoorziening
		3	in hoge mate bezwaarlijk sluiting van recreatievoorziening

* Deze kolommen worden gebruikt om verontreinigingscategorieën te definiëren

**LADINGJOURNAAL VOOR SCHEPEN DIE SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN IN BULK
VERVOEREN**

Onscheideningsnummer of –
letters.....

Brutotonnage

Tijdvak van..... tot en met.....

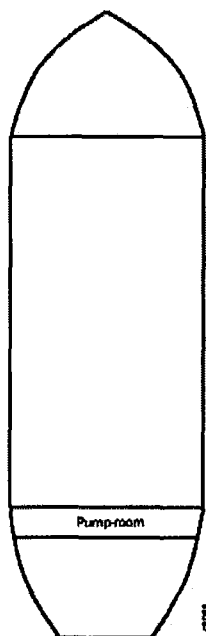
Naam van het schip

Ondercheidingsnummer of -letters.....

OVERZICHT VAN LADING- EN SLOOPTANKS
(aan boord in te vullen)

Aanduiding van de tanks

capaciteit

[illegible]

Vermeld de capaciteit van elke tank in kubieke meters.

Op de volgende pagina's wordt een uitgebreide lijst weergegeven van items inzake lading- en ballasthandelingen die, indien van toepassing, per tank in het

Ladingjournaal dienen te worden opgetekend overeenkomstig voorschrift 15.2 van Bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (MARPOL 73/78), als gewijzigd. De items zijn gegroepeerd in handelingen, die elk door middel van een letter worden aangeduid.

Bij het maken van aantekeningen in het Ladingjournaal dienen in de aangewezen kolommen de datum, de handelingscode en het item-nummer te worden vermeld en dienen de vereiste gegevens in chronologische volgorde in de blanco ruimten te worden vermeld.

Elke voltooide handeling dient door de dienstdoende officier of officieren en, indien van toepassing, door een door de bevoegde autoriteit van de Staat in welke het schip wordt gelost bevoegd verklaarde inspecteur te worden ondertekend en van een datum worden voorzien. Elke volledig ingevulde pagina dient door de kapitein van het schip te worden mede-ondertekend.

Lijst van items die moeten worden genoteerd

Voor handelingen van alle categorieën stoffen dienen gegevens te worden ingevuld.

(A) Laden van lading

1. Plaats van het laden.
2. Vermeld de aanduiding van de tank(s), de naam van de stof (fen) en de categorie(ën).

(B) Intern overbrengen van lading

3. Naam en categorie van de overgebrachte lading(en).
4. Aanduiding van de tanks:
 - .1 van :
 - .2 t/m :
5. Was (waren) de tank(s) in 4.1 leeg?
6. Zo niet, welke hoeveelheid is in de tank(s) achtergebleven?

(C) Lossen van lading

7. Plaats van lossen.
8. Aanduiding van de geloste tank(s).
9. Was (waren) de tank(s) leeg?
 - .1 Zo ja, bevestig dat de procedure voor het legen en afzuigen is uitgevoerd in overeenstemming met het Handboek voor procedures en voorzieningen (bijv.: slagzij, kop- of stuurlast en afzuigtemperatuur).
 - .2 Zo niet, welke hoeveelheid is in de tank(s) achtergebleven?

10. Is uit hoofde van het Handboek voor procedures en voorzieningen van het schip een voorwasprocedure met afgifte bij een ontvangstinrichting vereist?

11. Storing van de pomp- en/of afzuiginstallatie:

- .1 tijdstip en aard van de storing;
- .2 reden van de storing;
- .3 tijdstip waarop de installatie weer in bedrijf is gesteld.

(D) Verplichte voorwasprocedure in overeenstemming met het Handboek voor procedures en voorzieningen van het schip

12. Vermeld de aanduiding van de tank(s), de stof(fen) en de categorie(ën).

13. Wasmethode:

- .1 aantal reinigingsmachines per tank;
- .2 duur van de wasprocedure/wascycli;
- .3 warme/koude was.

14. Slopwater van voorwas overgebracht naar:

- .1 ontvangstinrichting in loshaven (vermeld naam haven) *[40];
- .2 andere ontvangstinrichting (vermeld naam haven) *[41].

(E) Het reinigen van ladingtanks behalve de verplichte voorwasprocedure (andere voorwashandelingen, eindwas, ventilatie, e.d.)

15. Vermeld het tijdstip, de aanduiding van de tank(s), de stof(fen) en de categorie(ën) en vermeld:

- .1 gehanteerde wasprocedure;
- .2 schoonmaakmiddel(en) (vermeld welke middelen zijn gebruikt en in welke hoeveelheden);
- .3 gehanteerde ventilatieprocedure (vermeld het aantal gebruikte ventilatoren en de duur van de ventilatie).

16. Tankwaswater geloosd/overgebracht:

- .1 in zee;
- .2 naar een ontvangstinrichting (vermeld naam haven) *[42];
- .3 naar een slopwaterverzameltank (vermeld de aanduiding van de tank).

(F) Lozing van tankwaswater in zee

17. Vermeld de aanduiding van de tank(s):

.1 Is tijdens het reinigen van de tank(s) tankwaswater geloosd? Zo ja, met welke snelheid?

.2 Is tankwaswater uit een slopwaterverzamel tank geloosd? Zo ja, vermeld de geloosde hoeveelheid en het debiet.

18. Tijdstip waarop met pompen is aangevangen en gestopt.

19. Snelheid van het schip tijdens het lozen.

(G) Ballasten van ladingtanks

20. Aanduiding van de geballaste tank(s).

21. Tijdstip van aanvang ballasten.

(H) Lozen van ballastwater uit ladingtanks

22. Aanduiding van de tank(s).

23. Lozen van ballast:

.1 in zee;

.2 naar ontvangstinrichtingen (vermeld naam haven)⁴³.

24. Tijdstip waarop met het lozen van de ballast is aangevangen en gestopt.

25. Snelheid van het schip tijdens het lozen.

(I) Onbedoelde en andere uitzonderlijke lozingen

26. Tijdstip van het voorval.

27. Vermeld bij benadering de hoeveelheid, de stof(fen) en de categorie(ën).

28. Omstandigheden van lozing of ontsnapping en algemene opmerkingen.

(J) Controle door bevoegde inspecteurs

29. Vermeld naam haven.

30. Vermeld de aanduiding van de tank(s), de stof(fen) en de categorie(ën) die aan wal zijn geloosd.

31. Zijn de tanks, pompen en pijpleidingen geleegd?

32. Heeft een verplichte voorwasprocedure in overeenstemming met het Handboek voor procedures en voorzieningen van het schip plaatsgevonden?

33. Is het uit de voorwasprocedure afkomstige tankwaswater aan wal geloosd en is de tank leeg?

34. Er is een ontheffing verleend voor de verplichte voorwasprocedure.

35. Reden van de ontheffing.

37. Organisatie, bedrijf of overheidsinstantie waarvoor de inspecteur werkt.

Naam van het schip

Ondercheidingsnummer of – letters.....

IMO-nummer

LADING EN BALLASTHANDELINGEN

[illegible]

Handtekening van kapitein.....

**Aanhangsel 3. MODEL VAN HET INTERNATIONAAL CERTIFICAAT
BETREFFENDE VOORKOMING VAN VERONTREINIGING VOOR HET VERVOER
VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN IN BULK *[44]**

**INTERNATIONAAL CERTIFICAAT BETREFFENDE VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING VOOR HET VERVOER VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN
IN BULK**

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij, als gewijzigd, (hierna te noemen het "Verdrag") namens de Regering van:

.....
(volledige officiële aanduiding van het land)

door.....
(volledige officiële vermelding van de bevoegde persoon of organisatie gemachtigd krachtens de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip

Naam van het schip.....

Onderscheidingsnummer of -
letters.....

IMO-nummer*

Thuishaven.....

Brutotonnage.....

* Zie het stelsel voor scheepsidentificatienummers van de IMO door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.600(15).

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

- 1 Dat het schip is onderzocht in overeenstemming met voorschrift 8 van Bijlage II bij het Verdrag.
- 2 Dat uit het onderzoek is gebleken dat de bouw, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de staat van onderhoud daarvan in alle opzichten voldoende zijn, alsmede dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage II bij het Verdrag.
- 3 Dat het schip is voorzien van een Handboek voor procedures en voorzieningen zoals vereist in voorschrift 14 van Bijlage II bij het Verdrag en dat de in het Handboek voorgeschreven voorzieningen en uitrusting van het schip in alle opzichten bevredigend zijn.
- 4 Dat het schip voldoet aan de vereisten van Bijlage II bij MARPOL 73/78 voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk, mits alle relevante bepalingen van Bijlage II worden nageleefd.

Schadelijke vloeistoffen	Vervoersomstandigheden (tanknummers enz.)	Verontreinigings-categorie

Vervolg op extra ondertekende en van een datum voorzien bladen

Dit certificaat is geldig tot onder voorbehoud van onderzoeken in overeenstemming met voorschrift 8 van Bijlage II bij het Verdrag.

Datum van voltooiing van het onderzoek waarop dit certificaat gebaseerd is (dd/mm/jjjj):
.....

Afgegeven te.....
(Plaats van afgifte van het rapport)

.....
(Datum van afgifte) (handtekening van bevoegde ambtenaar die het rapport afgeeft)

(zegel of stempel van de autoriteit die het rapport afgeeft, naar gelang wat van toepassing is)

AANTEKENING VOOR JAARLIJKSE EN TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift 8 van Bijlage II bij het Verdrag werd geconstateerd dat het schip voldoet aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van het Verdrag:

Jaarlijks onderzoek: Getekend
 (handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats.....
 Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks/tussentijds onderzoek: Getekend
 (handtekening van bevoegde ambtenaar)
 Plaats.....
 Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks/tussentijds onderzoek:

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats.....

Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks onderzoek: Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats.....

Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

JAARLIJKS/TUSSENTIJDEN ONDERZOEK IN OVEREENSTEMMING MET
VOORSCHRIFT 10.8.3

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat bij een jaarlijks/tussentijds onderzoek in
overeenstemming met voorschrift 10.8.3 van Bijlage II bij het Verdrag is geconstateerd
dat het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag:

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

AANTEKENING TOT VERLENGING VAN HET CERTIFICAAT INDIEN GELDIG
GEDURENDE MINDER DAN 5 JAAR INDIEN VOORSCHRIFT 10.3 VAN
TOEPASSING IS

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat
wordt in overeenstemming met voorschrift 10.3 van Bijlage II bij het Verdrag aanvaard
als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

AANTEKENING DAT HET HERNIEUWDE ONDERZOEK IS VOLTOOID EN
VOORSCHRIFT 10.4 VAN TOEPASSING IS

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat
wordt in overeenstemming met voorschrift 10.4 van Bijlage II bij het Verdrag aanvaard
als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

**AANTEKENING TOT VERLENGING VAN DE GELDIGHEID VAN HET CERTIFICAAT
TOTDAT DE HAVEN VAN ONDERZOEK IS BEREIKT OF GEDURENDE EEN
TERMIJN VAN UITSTEL WANNEER VOORSCHRIFT 10.5 OF 10.6 VAN
TOEPASSING IS**

Dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 10.5 of 10.6 van Bijlage II bij
het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot (dd/mm/jjjj):

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj)

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

**AANTEKENING TOT VERSCHUIVING VAN DE VERJAARDATUM WANNEER
VOORSCHRIFT 10.8 VAN TOEPASSING IS**

In overeenstemming met voorschrift 10.8 van Bijlage II bij het Verdrag is de nieuwe
verjaardatum (dd/mm/jjjj):

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj)

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

In overeenstemming met voorschrift 10.8 van Bijlage II bij het Verdrag is de nieuwe
verjaardatum (dd/mm/jjjj):

Getekend
(handtekening van bevoegde ambtenaar)
Plaats.....
Datum (dd/mm/jjjj)

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Aanhangsel 4. MODEL VOOR HET HANDBOEK VOOR PROCEDURES EN VOORZIENINGEN

- Opmerking 1:* Het model bestaat uit een gestandaardiseerde inleiding en inhoudsopgave van de belangrijkste punten voor ieder hoofdstuk. Dit gestandaardiseerde gedeelte moet in het Handboek van elk schip worden overgenomen. Het moet worden gevolgd door de inhoud van elk hoofdstuk dat voor het specifieke schip is opgesteld. Wanneer een hoofdstuk niet van toepassing is, moet "NVT" worden ingevuld, zodat de vereiste nummering van het model niet wordt onderbroken. Wanneer de paragrafen van het model *cursief* zijn gedrukt, moet de vereiste informatie voor dat specifieke schip worden beschreven. De inhoud zal van schip tot schip verschillen, afhankelijk van het ontwerp van het schip, de vaart waarvoor het wordt gebruikt en de voorgenomen lading. Wanneer de tekst niet *cursief* is, moet de desbetreffende tekst van het model zonder wijziging in het Handboek worden overgenomen.
- Opmerking 2:* Indien de Administratie gegevens of instructies voor de bedrijfsvoering verlangt of aanvaardt naast die welke in dit model zijn geschetst, moeten deze worden opgenomen in Addendum D van het Handboek.

MODEL

HANDBOEK VOOR PROCEDURES EN VOORZIENINGEN UIT HOOFDE VAN MARPOL 73/78 BIJLAGE II

Naam van het schip:

Onderscheidingsnummer of -letters:

IMO-nummer

Haven van registratie:

Stempel van de Administratie:

Inleiding

1. Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (hierna te noemen

MARPOL 73/78) is opgesteld met het oogmerk verontreiniging van het mariene milieu als gevolg van lozingen in zee door schepen van schadelijke stoffen of effluënten die dergelijke stoffen bevatten, te voorkomen. Om het doel te bereiken bevat MARPOL 73/78h zes Bijlagen, waarin gedetailleerde voorschriften worden gegeven met betrekking tot de behandeling aan boord van schepen en het lozen in zee of het in de atmosfeer brengen van zes hoofdgroepen schadelijke stoffen, zijnde: Bijlage I (minerale oliën), Bijlage II (in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen), Bijlage III (in verpakte vorm vervoerde schadelijke stoffen), Bijlage IV (sanitair afval), Bijlage V (vuilnis) en Bijlage VI (luchtverontreiniging).

2. Voorschrift 13 van Bijlage II van MARPOL 73/78 (hierna te noemen Bijlage II) verbiedt de lozing in zee van schadelijke vloeistoffen van categorie X, Y of Z of van ballastwater, tankwaswater of andere residuen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, tenzij dit gebeurt in overeenstemming met specifieke voorwaarden, waaronder procedures en voorzieningen die zijn gebaseerd op door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ontwikkelde normen om te verzekeren dat aan de voor elke categorie vastgestelde normen wordt voldaan.
3. Bijlage II vereist dat elk schip dat is gecertificeerd om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren, moet zijn voorzien van een Handboek voor procedures en voorzieningen, hierna te noemen het Handboek.
4. Dit Handboek is geschreven in overeenstemming met aanhangsel 4 van Bijlage II en heeft betrekking op de aspecten van het mariene milieu in verband met het reinigen van ladingtanks en het lozen van residuen en mengsels van deze handelingen. Het Handboek is geen veiligheidshandleiding en voor de beoordeling van gevaren wordt specifiek verwezen naar andere publicaties.
5. Het Handboek is bedoeld om vast te stellen welke voorzieningen en uitrusting nodig zijn om te zorgen dat Bijlage II kan worden nageleefd en om voor de officieren aan boord van het schip vast te stellen wat de procedures zijn met betrekking tot de behandeling van de lading, het reinigen van de tanks, het behandelen van slops, het lozen van residuen, het ballasten en ontballasten, die moeten worden gevolgd teneinde de vereisten van Bijlage II na te leven.
6. Daarnaast zal dit Handboek, in combinatie met het Ladingjournaal van het schip en het krachtens Bijlage II⁴⁵ afgegeven certificaat door de Administraties worden gebruikt voor controledoeleinden, teneinde te verzekeren dat de vereisten van Bijlage II volledig door dit schip worden nageleefd.
7. De kapitein dient erop toe te zien dat er geen lozingen van ladingresiduen of residu-watmengsels die stoffen van categorie X, Y of Z bevatten in zee plaatsvinden, tenzij dergelijke lozingen volledig in overeenstemming met de in dit Handboek vervatte procedures plaatsvinden.
8. Dit Handboek is goedgekeurd door de Administratie en geen enkel gedeelte hiervan mag worden gewijzigd zonder voorafgaande goedkeuring van de Administratie.

Inhoudsopgave

1. Hoofdpunten van MARPOL 73/78, Bijlage II

2. Beschrijving van de uitrusting en voorzieningen van het schip
3. Werkwijzen voor het lossen van lading en het nazuigen van tanks
4. Procedures met betrekking tot het reinigen van ladingtanks, het lozen van residuen, ballasten en ontballasten.
5. Informatie en procedures

Hoofdstuk 1 Hoofdpunten van MARPOL 73/78, Bijlage II

1.1. De vereisten van Bijlage II gelden voor alle schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren. Stoffen die een bedreiging vormen voor het mariene milieu zijn verdeeld in drie categorieën: X, Y en Z. Stoffen van categorie X vormen de grootste bedreiging voor het mariene milieu, terwijl stoffen van categorie Z de kleinste bedreiging vormen.

1.2. Bijlage II verbiedt de lozing in zee van elk effluent dat stoffen bevat die tot deze categorieën behoren, behalve wanneer de lozing plaatsvindt onder voor elke categorie in detail vermelde voorwaarden. Deze voorwaarden omvatten, waar van toepassing, parameters als:

- .1 de maximum hoeveelheid stof per tank die in zee mag worden geloosd;
- .2 de snelheid van het schip gedurende de lozing;
- .3 de minimum afstand tot het dichtstbijzijnde land gedurende de lozing;
- .4 de minimum diepte van het zeewater gedurende de lozing; en
- .5 de noodzaak de lozing onder de waterlijn te verrichten.

1.3. Voor bepaalde zeegebieden, die worden aangeduid als „bijzonder gebied” gelden stringenter lozingsnormen. Ingevolge Bijlage II is dit bijzondere gebied het Antarctisch gebied.

1.4. Bijlage II schrijft voor dat elk schip moet zijn voorzien van pomp- en pijpleidingvoorzieningen die verzekeren dat in geen van de voor het vervoer van stoffen van de categorieën X, Y en Z ontworpen tanks na het lossen een hoeveelheid residu achterblijft, groter dan de in de Bijlage vermelde hoeveelheid. Voor elke tank die is bedoeld voor het vervoer van dergelijke stoffen moet de residuhoofveelheid worden vastgesteld. Alleen wanneer de vastgestelde residuhoofveelheid geringer is dan de in de Bijlage voorgeschreven hoeveelheid, kan de tank worden goedgekeurd voor het vervoer van een stof van categorie X, Y of Z.

1.5. Naast de hierboven vermelde voorwaarden, is een belangrijke in Bijlage II vermelde eis dat de lozingsactiviteiten van bepaalde ladingresiduen en bepaalde tankreinigings- en -ventilatiehandelingen uitsluitend mogen worden uitgevoerd in overeenstemming met goedgekeurde werkwijzen en voorzieningen.

1.6. Om ervoor te zorgen dat aan de in 1.5 bedoelde eis kan worden voldaan, bevat dit Handboek in Hoofdstuk 2 alle bijzonderheden betreffende de uitrusting en voorzieningen van het schip, in Hoofdstuk 3 operationele procedures voor het lossen van lading en het nazuigen van tanks en in Hoofdstuk 4 procedures voor de lozing van

ladingresiduen, het wassen van tanks, het opvangen van residuen uit sloptanks, ballasten en ontballasten, naar gelang deze van toepassing zijn op de stoffen voor het vervoer waarvan het schip is gecertificeerd.

1.7. Door de in dit Handboek vervatte procedures te volgen, wordt verzekerd dat het schip voldoet aan alle relevante in Bijlage II bij MARPOL 73/78 vervatte vereisten.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de uitrusting en voorzieningen van het schip

2.1. Dit Hoofdstuk bevat alle bijzonderheden van de uitrusting en voorzieningen van het schip die nodig zijn om de bemanning in staat te stellen de in de Hoofdstukken 3 en 4 vervatte operationele procedures toe te passen.

2.2. Algemene inrichting van het schip en beschrijving van de ladingtanks

Deze paragraaf dient een korte beschrijving van de ladingruimte van het schip te bevatten, met de belangrijkste kenmerken van de ladingtanks en de plaats waar zij zich bevinden.

Deze paragraaf dient ook lijntekeningen of schematische afbeeldingen te bevatten, waarop de algemene indeling van het schip staat weergegeven en de plaats en de nummering van de ladingtanks en verwarmingsvoorzieningen staan vermeld.

2.3. Beschrijving van pomp- en leidingvoorzieningen voor ladingtanks en het nazuigstelsel

Deze paragraaf dient een beschrijving van de pomp- en leidingvoorzieningen voor ladingtanks en van het nazuigstelsel te bevatten. Er dienen lijntekeningen of schematische afbeeldingen te worden verstrekt waaruit het volgende blijkt, waar nodig met verklarende tekst:

- .1 leidingvoorzieningen voor ladingtanks, met opgave van diameter;*
- .2 pompvoorzieningen voor ladingtanks met opgave van pompcapaciteit;*
- .3 leidingvoorzieningen van het nazuigstelsel, met opgave van diameter;*
- .4 pompvoorzieningen van het nazuigstelsel, met opgave van pompcapaciteit;*
- .5 plaats van zuigmonden van ladingleidingen en nazuigleidingen in elke ladingtank;*
- .6 als er een zuigput is, dienen de plaats en de capaciteit in kubieke meters hiervan te worden aangegeven;*
- .7 voorzieningen voor het legen van leidingen en het nazuigen of doorblazen; en*
- .8 de voor het doorblazen van leidingen benodigde hoeveelheid stikstof of lucht en de druk hiervan, indien van toepassing.*

2.4. Beschrijving van ballasttanks en pomp- en leidingvoorzieningen voor ballasttanks

Deze paragraaf dient een beschrijving te bevatten van de ballasttanks en pomp- en leidingvoorzieningen voor ballasttanks. Er dienen lijntekeningen of schematische weergaven en tabellen te worden verstrekt waaruit het volgende blijkt:

.1 een algemeen overzicht, waarop de afzonderlijke ballasttanks en als ballasttanks te gebruiken ladingtanks staan afgebeeld, alsmede de capaciteit hiervan (in kubieke meters);

.2 overzicht van ballastleidingen;

.3 pompvermogen voor de ladingtanks die tevens zijn te gebruiken als ballasttanks; en

.4 alle verbindingen tussen de leidingvoorzieningen voor ballasttanks en het onderwater-uitlaatsysteem.

2.5. Beschrijving van speciale sloptanks met bijbehorende pomp- en leidingvoorzieningen

Deze paragraaf dient een beschrijving te bevatten van de eventuele speciale sloptank(s) met de bijbehorende pomp- en leidingvoorzieningen. Er dienen lijntekeningen of schematische weergaven te worden verstrekt waaruit het volgende blijkt:

.1 welke speciale sloptanks er aanwezig zijn, alsmede de capaciteit van dergelijke tanks;

.2 pomp- en leidingvoorzieningen van speciale sloptanks met leidingdiameters en de verbinding daarvan met de onderwater-lozingsuitlaat.

2.6. Beschrijving van de onderwater-lozingsuitlaat voor effluenten die schadelijke vloeistoffen bevatten

Deze paragraaf dient informatie te bevatten over de plaats en de maximum stroomcapaciteit van de onderwater-lozingsuitlaat (of -uitlaten) en de verbindingen van de ladingtanks en de sloptanks met deze uitlaten. Er dienen lijntekeningen of schematische weergaven te worden verstrekt waaruit het volgende blijkt:

.1 plaats en aantal van de onderwater-lozingsuitlaten;

.2 verbindingen met de onderwater-lozingsuitlaat;

.3 plaats van alle zeewaterinlaten ten opzichte van de onderwater-lozingsuitlaten.

2.7. Beschrijving van apparaten die de stroomsnelheid aangeven en registreren

Vervallen

2.8. Beschrijving van het ventilatiesysteem voor ladingtanks

Deze paragraaf dient een beschrijving te bevatten van het ventilatiesysteem voor ladingtanks. Er dienen lijntekeningen of schematische weergaven te worden verstrekt waaruit het volgende blijkt, waar nodig met verklarende tekst:

.1 de in lid 4.4.10 van het Handboek vermelde schadelijke vloeistoffen voor het vervoer waarvan het schip is gecertificeerd, die een dampspanning hebben van meer dan 5 kPa bij 20° C en die kunnen worden verwijderd door middel van ventilatie;

- .2 ventilatieleidingen en ventilatoren;*
- .3 plaats van de ventilatie-openingen;*
- .4 de minimum stroomsnelheid van het ventilatiesysteem om de bodem en alle delen van de ladingtank voldoende te ventileren;*
- .5 de plaats van structuren in de tank die van invloed zijn op de ventilatie;*
- .6 de methoden om het leidingsysteem, de pompen, filters, enz. van ladingtanks te ventileren; en*
- .7 middelen om te verzekeren dat de tank droog is.*

2.9. Beschrijving van tankwasvoorzieningen en het waswater-verwarmingssysteem

Deze paragraaf dient een beschrijving van de voorzieningen voor het wassen van de ladingtanks, het verwarmingssysteem voor het waswater en alle voor het wassen van tanks benodigde uitrusting te bevatten. Lijntekeningen of schematische weergaven en tabellen of grafieken waaruit het volgende blijkt:

- .1 leidingvoorzieningen voor het wassen van tanks, met opgave van diameters van de leidingen;*
- .2 type tankreinigingsmachines met opgave van capaciteit en drukvermogen;*
- .3 maximum aantal tankreinigingsmachines dat tegelijkertijd kan functioneren;*
- .4 plaats van openingen in het dek ten behoeve van het wassen van tanks;*
- .5 het aantal reinigingsmachines en de plaats hiervan, nodig om alle ladingtankwanden te bereiken;*
- .6 maximum hoeveelheid waswater die door de aanwezige verwarmingsinstallatie tot 60°C kan worden verwarmd; en*
- .7 maximum aantal tankreinigingsmachines dat tegelijkertijd op 60°C kan functioneren.*

Hoofdstuk 3 Werkwijzen voor het lossen van lading en het nazuigen van tanks

3.1. Dit Hoofdstuk bevat operationele werkwijzen met betrekking tot het lossen van lading en het nazuigen van tanks die dienen te worden toegepast om de naleving van de vereisten van Bijlage II te waarborgen.

3.2. Lossen van lading

Deze paragraaf dient procedures te bevatten die moeten worden toegepast met betrekking tot onder andere de voor iedere tank te gebruiken pompleidingen en los- en nazuigleidingen. Er kunnen alternatieve methoden worden aangegeven. De methode voor het bedienen van de pomp of pompen en de volgorde van inwerkingstelling van alle afsluiters dient te worden aangegeven. De belangrijkste eis is dat de lading zo veel mogelijk is gelost.

3.3. Nazuigen van de ladingtanks

Deze paragraaf dient de bij het nazuigen van elke ladingtank te volgen procedures te bevatten. Deze procedures dienen te omvatten:

- .1 de bediening van het nazuigstelsel;*
- .2 de vereisten ten aanzien van slagzij en trim;*
- .3 voorzieningen voor het legen en nazuigen of doorblazen van leidingen, indien van toepassing; en*
- .4 duur van de nazuigtijd bij de watertest.*

3.4. Temperatuur van de lading

Deze paragraaf dient informatie te bevatten met betrekking tot de vereisten voor verwarming van lading waarvan is bepaald dat deze bij het lossen een bepaalde minimum temperatuur moet hebben. Er dient informatie te worden verstrekt inzake de regeling van het verwarmingssysteem en de wijze van temperatuurmeting.

3.5. Procedures die dienen te worden toegepast wanneer een ladingtank niet kan worden gelost in overeenstemming met de vereiste werkwijzen

Deze paragraaf dient informatie te bevatten over de procedures die moeten worden toegepast ingeval door omstandigheden zoals hieronder vermeld niet kan worden voldaan aan de in de punten 3.3 en/of 3.4 vervatte vereisten:

- .1 een defect in het nazuigstelsel van de ladingtank; en*
- .2 een defect in het verwarmingssysteem van de ladingtank.*

3.6. Ladingjournaal

Na afloop van elke behandeling van de lading dient het Ladingjournaal te worden ingevuld op de desbetreffende plaatsen.

Hoofdstuk 4 Procedures met betrekking tot het reinigen van ladingtanks, het lozen van residuen, ballasten en ontballasten.

4.1. Dit Hoofdstuk bevat operationele procedures met betrekking tot het reinigen van tanks, behandeling van ballast en residuen uit sloptanks die moeten worden toegepast om te verzekeren dat de vereisten van Bijlage II worden nageleefd.

4.2. De volgende punten schetsen de volgorde van de te nemen maatregelen en bevatten de informatie die van essentieel belang is om te verzekeren dat schadelijke vloeistoffen worden geloosd zonder dat zij een bedreiging vormen voor het mariene milieu.

4.3. Vervallen

4.4. In de informatie die nodig is om de procedures vast te stellen voor het lozen van het residu van de lading, het reinigen, ballasten en ontballasten van de tank, moet rekening worden gehouden met het volgende:

.1 Categorie van de stof

De categorie van de stof moet zijn vermeld in het desbetreffende certificaat.

.2 Doelmatigheid van het tankpompsysteem bij het nazuigen

De inhoud van deze paragraaf hangt af van het ontwerp van het schip en van de vraag of het een nieuw schip of een bestaand schip is (zie stroomdiagram en vereisten voor pompen/nazuigen).

.3 Schip in of buiten bijzondere gebieden

Deze paragraaf dient instructies te bevatten m.b.t. de vraag of het tankwater in of buiten een bijzonder gebied (zoals omschreven in paragraaf 1.3) in zee mag worden geloosd. De verschillende eisen moeten duidelijk worden gemaakt en zullen afhangen van het ontwerp en het gebruik van het schip.

In het Antarctisch gebied zijn lozingen in de zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die zodanige stoffen bevatten, niet toegestaan (het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte).

.4 Stollende of hoogvisceuze stoffen

De eigenschappen van de stof dienen te zijn vermeld in de vrachtbrief.

.5 Vermengbaarheid met water

Vervallen

.6 Verenigbaarheid met residuen uit sloptanks die andere stoffen bevatten

Deze paragraaf dient instructies te bevatten over de toelaatbare en niet-toelaatbare vermenging van ladingresiduen uit sloptanks. Hiervoor dienen de desbetreffende naslagwerken te worden geraadpleegd.

.7 Lozing in de ontvangstinrichting

In deze paragraaf dienen de stoffen te worden vermeld waarvan de residuen moeten worden voorgewassen en geloosd in een ontvangstinrichting.

.8 Lozen in zee

Deze paragraaf dient informatie te bevatten over de factoren die in aanmerking moeten worden genomen om te bepalen of de residu-watarmengsels in zee mogen worden geloosd.

.9 Gebruik van wasmedium of schoonmaakmiddelen

Deze paragraaf dient informatie te bevatten over het gebruik en de lozing van wasmedium (b.v. oplosmiddel dat wordt gebruikt voor het reinigen van tanks) en van schoonmaakmiddelen die aan tankwaswater worden toegevoegd (zoals synthetische reinigingsmiddelen).

.10 Reinigen van tanks door middel van ventilatie

In deze paragraaf dient te worden verwezen naar alle stoffen waarbij de toepassing van ventilatie op zijn plaats is.

4.5. Aan de hand van de bovenstaande informatie dient met behulp van de in Hoofdstuk 5 opgenomen instructies en stroomschema's te worden bepaald wat de juiste operationele procedures zijn die moeten worden toegepast. Hiervan dient naar behoren aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal, met vermelding van de gevolgde procedure.

Hoofdstuk 5 Informatie en procedures

Deze paragraaf dient procedures te bevatten die afhangen van de leeftijd van het schip en de doelmatigheid van de pomp. Voorbeelden van het in dit hoofdstuk genoemde stroomschema zijn weergegeven in addendum A en hierin zijn de algehele vereisten opgenomen, die gelden voor zowel nieuwe, als bestaande schepen. Het Handboek voor een bepaald schip dient alleen die vereisten te bevatten welke specifiek voor dat schip gelden.

Uit de vrachtbrief dient informatie te worden opgenomen over smeltpunt en viscositeit voor stoffen met een smeltpunt boven 0°C of een viscositeit van meer dan 50 mPa.s bij 20°C.

Bij stoffen die mogen worden vervoerd, dient naar het desbetreffende certificaat te worden verwezen.

Het Handboek bevat:

Tabel 1 : Vervallen

Tabel 2 : Informatie met betrekking tot de ladingtanks.

Addendum A : Stroomschema.

Addendum B : Voorwassen.

Addendum C : Ventilatie.

Addendum D : Aanvullende informatie en operationele instructies indien door de Administratie verlangd of aanvaard

Onderstaand een weergave van genoemde tabel en addenda.

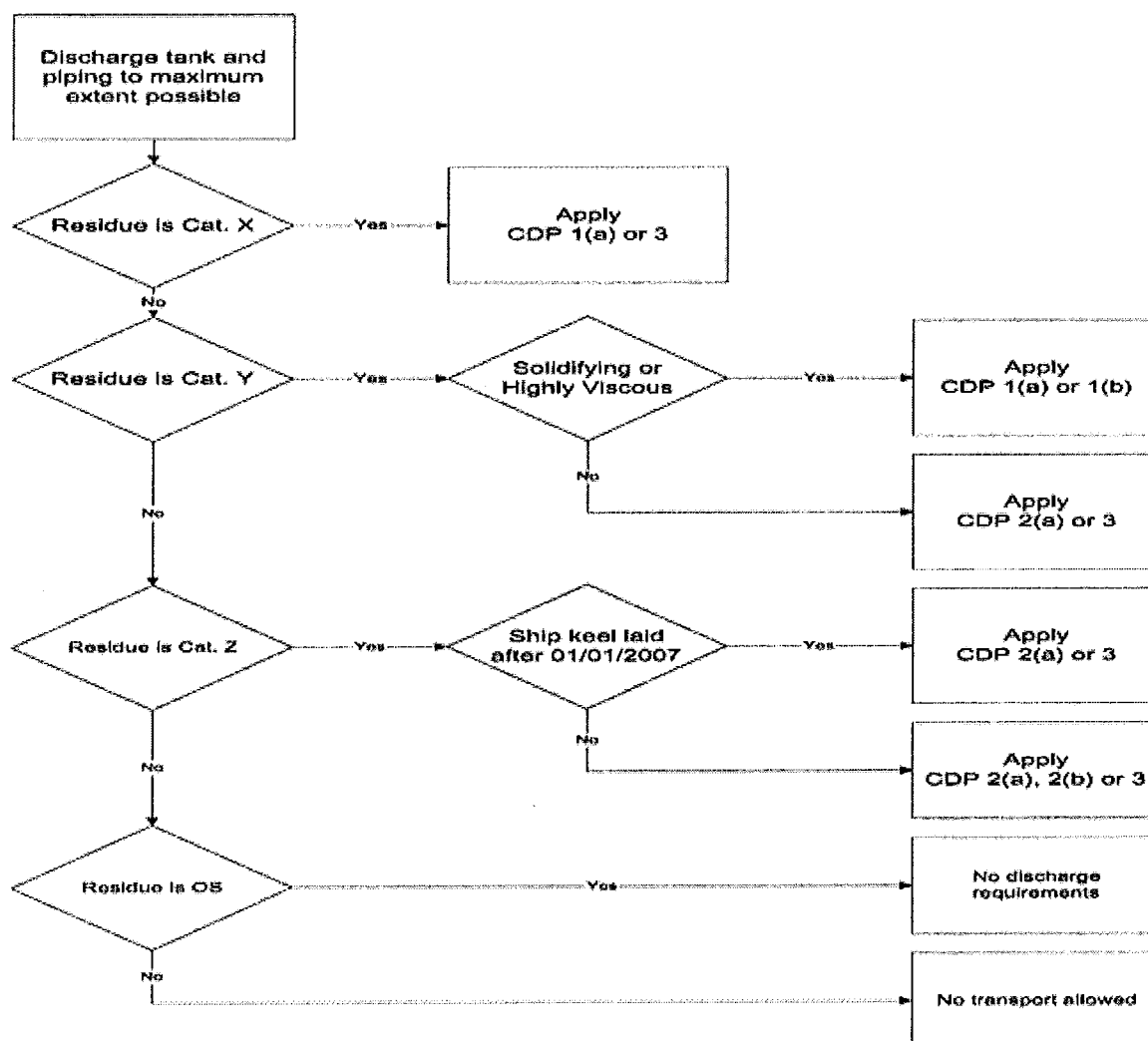
Tabel 2 - Informatie met betrekking tot de ladingtanks

Tank nr.	Capaciteit (m3)	Nazuighoeveelheid (liters)

Addendum A

STROOMDIAGRAMMEN – REINIGING VAN LADINGTANKS EN VERWIJDERING VAN TANKWASWATER/BALLASTWATER DAT RESIDUEN VAN STOFFEN VAN CATEGORIE X, Y EN Z BEVAT

- Opmerking 1: Dit stroomdiagram bevat de basisvereisten voor schepen van alle leeftijdscategorieën en dient uitsluitend als richtsnoer.
- Opmerking 2: Alle lozingen in zee worden geregeld in Bijlage II.
- Opmerking 3: Binnen het Antarctisch gebied zijn lozingen in de zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die zodanige stoffen bevatten, verboden.



Gegevens van het schip	Hoeveelheid nagezogen vloeistof (in liters)		
	Categorie X	Categorie Y	Categorie Z
Nieuwe schepen: kiel gelegd na 01/01/2007	75	75	75
IBC-schepen tot 01/01/2007	100 + 50 tolerantie	100 + 50 tolerantie	300 + 50 tolerantie
BCH-schepen	300 + 50 tolerantie	300 + 50 tolerantie	900 + 50 tolerantie
Overige schepen: kiel gelegd vóór 01/01/2007	n.v.t.	n.v.t.	Zo veel mogelijk leegmaken

Reinigen en lozen (CDP) (Bovenaan in de kolom beginnen bij het aangegeven CDP-nummer en achtereenvolgens alle aangekruiste handelingen verrichten)						
Nr.	Handeling	Procedurenummer				
		1 (a)	1 (b)	2 (a)	2 (b)	3
1	Tank en leidingen zo veel mogelijk nazuigen, ten minste conform de in hoofdstuk 3 van dit Handboek vermelde procedures	X	X	X	X	X
2	Voorwassen in overeenstemming met Addendum B van dit Handboek en residu lozen in ontvangstinrichting	X	X			
3	Pas een vervolwas toe, na de voorwas, met: een volledige cyclus van de tankreinigingsmachine(s), voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1994 een waterhoeveelheid berekend met niet minder dan "K" $\geq$ 1,0 voor schepen gebouwd op of na 1 juli 1994		X			
4	Ventileren in overeenstemming met Addendum C van dit Handboek					X
5	Tank ballasten of wassen totdat deze voldoet aan commerciële normen	X		X	X	X
6	Ballast aan tank toegevoegd		X			
7	Voorwaarden voor lozing van ballast/ residu-watmengsels, anders dan bij voorwassen					
	.1 afstand van land > 12 zeemijlen	X		X	X	
	.2 snelheid van het schip > 7 knopen	X		X	X	
	.3 waterdiepte > 25 meter	X		X	X	
	.4 Gebruikmaking van onderwateruitlaat (met maximaal het toegestane debiet)	X		X		
8	Voorwaarden voor lozing van ballast:					
	.1 afstand van land > 12 zeemijlen		X			
	.2 waterdiepte > 25 meter		X			
9	Al het water dat vervolgens in een tank wordt binnengevoerd, kan zonder beperkingen in zee worden geloosd	X	X	X	X	X

Addendum B

Voorwasprocedures

Dit addendum bij het Handboek dient procedures voor het voorwassen te bevatten die zijn gebaseerd op aanhangsel 6 van Bijlage II. Deze procedures dienen specifieke vereisten te omvatten voor het gebruik van de tankwasvoorzieningen en -uitrusting die op het specifieke schip aanwezig moeten zijn, onder vermelding van de volgende gegevens:

- .1 de plaats van de te gebruiken reinigingsmachines;*
- .2 de procedure voor het leegpompen van sloptanks;*
- .3 vereisten voor warm wassen;*
- .4 aantal reinigingsmachinecycli (of tijdsduur); en*
- .5 minimum wasdruk.*

Addendum C

Ventilatie

Dit addendum bij het Handboek dient procedures voor het ventileren te bevatten die zijn gebaseerd op aanhangsel 7 van Bijlage II. De procedures dienen specifieke vereisten te omvatten voor het gebruik van het ventilatiesysteem of de ventilatie-apparatuur voor ladingtanks dat c.q. die op een specifiek schip is aangebracht, onder vermelding van de volgende gegevens:

- .1 de plaatsen waar wordt geventileerd;*
- .2 minimum stroom of snelheid van de ventilatoren;*
- .3 de wijze van ventileren van leidingen, pompen, filters, enz. voor ladingtanks; en*
- .4 procedures om te verzekeren dat na afloop de tanks droog zijn.*

Addendum D

Aanvullende informatie en operationele instructies die door de administratie worden verlangd of aanvaard

Aanhangsel 5. Vaststelling van residuhoeveelheden in ladingtanks, pompen en bijbehorende leidingen

1. Inleiding

1.1. Doel

1.1.1. Het doel van dit aanhangsel is te voorzien in een procedure om de doelmatigheid van ladingpompsystemen te testen.

1.2. Achtergrond

1.2.1. Of een pompsysteem van een tank in staat is te voldoen aan voorschrift 12.1, 12.2 of 12.3 wordt bepaald door een test uit te voeren in overeenstemming met de in paragraaf 3 van dit aanhangsel vervatte procedure. De gemeten hoeveelheid wordt de „nazuighoeveelheid” genoemd. De nazuighoeveelheid van elke tank dient te worden aangetekend in het Handboek van het schip.

1.2.2. Nadat de nazuighoeveelheid van één tank is vastgesteld, kan de Administratie de vastgestelde hoeveelheden voor een soortgelijke tank hanteren, mits ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat het pompsysteem in die tank vergelijkbaar is en naar behoren functioneert.

2. Ontwerpnormen en prestatieproef

2.1. De ladingpompsystemen dienen zodanig te zijn ontworpen dat ten minsten van de Administratie wordt voldaan aan de maximum hoeveelheid residu per tank en bijbehorende leidingen als genoemd in voorschrift 12 van Bijlage II.

2.2. In overeenstemming met voorschrift 12.5 dienen de ladingpompsystemen met water te worden beproefd om te bewijzen dat zij goed functioneren. Dergelijke waterproeven dienen door middel van meting aan te tonen dat het systeem voldoet aan de vereisten van voorschrift 12. Ten aanzien van de voorschriften 12.1 en 12.2 is een afwijking van 50 liter per tank aanvaardbaar.

3. Prestatieproef met water

3.1. Omstandigheden bij beproeving

3.1.1. De slagzij en de trim van het schip dienen zodanig te zijn dat de vloeistof zo goed mogelijk wegloopt naar de zuigmond. Tijdens de beproeving mag de trim van het schip niet meer bedragen dan 3° achterover en mag de slagzij van het schip niet meer bedragen dan 1°.

3.1.2. De trim en slagzij die voor de beproeving zijn gekozen, dienen te worden geregistreerd. Dit dienen de minimale trim en slagzij te zijn die tijdens de beproeving met water worden gebruikt.

3.1.3. Gedurende de beproeving dienen middelen beschikbaar te zijn om een tegendruk van ten minste 100 kPa te handhaven bij de losaansluiting van de ladingtank (zie figuren 5-1 en 5-2).

3.1.4. De tijd benodigd om de beproeving te voltooien dient voor elke tank te worden geregistreerd, met dien verstande dat dit naar aanleiding van volgende beproevingen eventueel moet worden aangepast.

3.2. Beproevingprocedure

3.2.1. Zorg ervoor dat de te beproeven ladingtank en de bijbehorende leidingen zijn gereinigd en dat de ladingtank veilig toegankelijk is.

3.2.2. Vul de ladingtank zover met water als nodig is om het lossen normaal te voltooien.

3.2.3. Los het water uit de ladingtank en zuig deze alsmede de bijbehorende leidingen na conform de voorgestelde procedures.

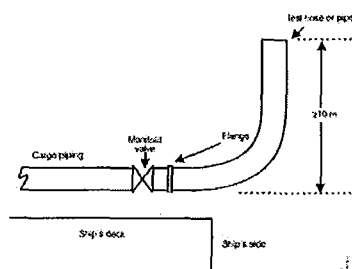
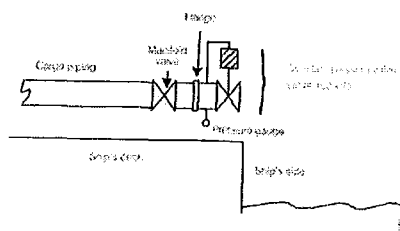
3.2.4. Vang al het in de ladingtank en de bijbehorende leidingen achtergebleven water in een geijkte opvanginrichting op voor meting. Waterresiduen moeten onder andere vanaf de volgende punten worden opgevangen:

- .1 nabij de zuigmond in de tank;
- .2 de bodem van de tank waar water is blijven staan;
- .3 het laagste aftappunt van de lospomp; en

.4 alle laagstgelegen aftappunten van bij de tank behorende leidingen tot aan de losaansluitingen.

3.2.5. De totale aldus opgevangen hoeveelheid water bepaalt de totale uit de ladingtank af te zuigen hoeveelheid water.

3.2.6. Wanneer meerdere tanks zijn aangesloten op één gezamenlijke pomp of leiding, moet de hoeveelheid te beproeven waterresiduen evenredig worden verdeeld over de tanks, met dien verstande dat in het goedgekeurde handboek van het schip de volgende beperking voor de bedrijfsvoering moet worden opgenomen: „Voor het opeenvolgend lossen van de tanks van deze groep, mogen de desbetreffende pomp of leidingen pas worden gewassen wanneer alle aangesloten tanks zijn gelost”.



Figuur 5-2

Hierboven zijn de beproevingsvoorzettingen afgebeeld die een tegendruk van minimaal 100 kPa op de losaansluiting van de ladingtank moeten geven.

Aanhangsel 6. Voorwasprocedures

A Voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1994

Is een voorwasprocedure voorgeschreven om te kunnen voldoen aan bepaalde vereisten van Bijlage II. In dit aanhangsel wordt uitgelegd hoe dit voorwassen moet geschieden.

Voorwasprocedures voor niet-stollende stoffen

1. Tanks moeten worden gewassen met behulp van een ronddraaiende waterstraal, onder voldoende waterdruk. In het geval van stoffen van categorie X moeten de reinigingsmachines op zodanige plaatsen worden gebruikt dat alle tankoppervlakken worden gewassen. In het geval van stoffen van categorie Y behoeft de machine slechts op één plaats te worden opgesteld.
2. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid water in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend residuen uit de tanks te pompen en de toestroom naar de zuigmond te bevorderen (voldoende slagzij en trim). Indien aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, moet het wassen driemaal

worden herhaald, waarbij de tank tussen de wascycli door grondig moet worden leeggezogen.

3. Tanks waarin stoffen zijn vervoerd met een viscositeit gelijk aan of hoger dan 50 mPa.s bij 20°C moeten met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken. C moeten met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken.
4. Het aantal cycli van de reinigingsmachine mag niet geringer zijn dan aangegeven in tabel 6-1. Als reinigingsmachinecyclus wordt aangemerkt de tijd tussen twee achtereenvolgende identieke draaiingen van de tankreinigingsmachine (360°).
5. Na het wassen moet de reinigingsmachine lang genoeg in bedrijf worden gehouden om de leiding, de pomp en het filter door te spoelen, en het lozen naar ontvangstvoorzieningen aan wal moet worden voortgezet totdat de tank leeg is.

Voorwasprocedures voor stollende stoffen

1. De tanks moeten zo snel mogelijk na het lossen worden gewassen. Zo mogelijk moeten de tanks voor het wassen worden verwarmd.
2. Residuen in tankhoofden en mangaten moeten bij voorkeur worden verwijderd vóór het voorwassen.
3. De tanks moeten worden gewassen met behulp van een ronddraaiende waterstraal onder voldoende waterdruk en op zodanige plaatsen dat alle tankoppervlakken worden gewassen.
4. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid water in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend residuen uit de tanks te pompen en de toestroom naar de zuigmond te bevorderen (voldoende slagzij en trim). Indien aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, moet het wassen driemaal worden herhaald, waarbij de tank tussen de wascycli door grondig moet worden leeggezogen.
5. Tanks moeten met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken.
6. Het aantal cycli van de reinigingsmachine mag niet geringer zijn dan aangegeven in tabel 6-1. Als reinigingsmachinecyclus wordt aangemerkt de tijd tussen twee achtereenvolgende identieke draaiingen van de machine (360°).
7. Na het wassen moet de reinigingsmachine lang genoeg in bedrijf worden gehouden om de leiding, de pomp en het filter door te spoelen, en het lozen naar ontvangstinrichtingen aan wal moet worden voortgezet totdat de tank leeg is.

Tabel 6-1 – Aantal cycli per plaats waar reinigingsmachine is opgesteld

Categorie van de stof	Aantal cycli van de reinigingsmachine	
Niet-stollende stoffen	Stollende stoffen	
Categorie X	1	2
Categorie Y	1/2	1

B Voor schepen gebouwd op of na 1 juli 1994 en aanbevolen voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1994

Een voorwasprocedure is voorgeschreven om te kunnen voldoen aan bepaalde vereisten van Bijlage II. In dit aanhangsel wordt uitgelegd hoe de voorwasprocedure moet worden uitgevoerd en op welke wijze de minimum hoeveelheid te gebruiken wasmiddel moet worden bepaald. Geringere hoeveelheden wasmiddel mogen worden gebruikt aan de hand van ten minste één van de volgende criteria: gebondenheid na beproeving. Wanneer geringere hoeveelheden zijn toegestaan, moet hiervan in het Handboek aantekening worden gemaakt.

Indien voor de voorwas een ander middel dan water wordt gebruikt, gelden de bepalingen van voorschrift 13.5.1.

Voorwasprocedures voor niet-stollende stoffen zonder recycling

1. Tanks moeten worden gewassen met behulp van een of meer ronddraaiende waterstralen, onder voldoende waterdruk. In het geval van stoffen van categorie X moeten de reinigingsmachines op zodanige plaatsen worden gebruikt dat alle tankoppervlakken worden gewassen. In het geval van stoffen van categorie Y behoeft de machine slechts op één plaats te worden opgesteld.
2. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid vloeistof in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend residuen uit de tanks te pompen en de toestroom naar de zuigmond te bevorderen (voldoende slagzij en trim). Indien aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, moet het wassen driemaal worden herhaald, waarbij de tank tussen de wascycli door grondig moet worden leeggezogen.
3. Tanks waarin stoffen zijn vervoerd met een viscositeit gelijk aan of hoger dan 50 mPa.s bij 20°C moeten met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken.
4. De hoeveelheden waswater mogen niet minder bedragen dan de in punt 20 genoemde hoeveelheden of dan de in overeenstemming met punt 21 vastgestelde hoeveelheden.
5. Na het voorwassen moeten de tanks en leidingen grondig worden leeggezogen.

Voorwasprocedures voor stollende stoffen zonder recycling

6. De tanks moeten zo snel mogelijk na het lossen worden gewassen. Zo mogelijk moeten de tanks voor het wassen worden verwarmd.
7. Residuen in tankhoofden en mangaten moeten bij voorkeur worden verwijderd vóór het voorwassen.
8. De tanks moeten worden gewassen met behulp van een of meerdere ronddraaiende waterstralen onder voldoende waterdruk en op zodanige plaatsen dat alle tankoppervlakken worden gewassen.
9. Tijdens het wassen moet de hoeveelheid vloeistof in de tank tot een minimum worden beperkt door voortdurend residuen uit de tanks te pompen en de toestroom naar de zuigmond te bevorderen (voldoende slagzij en trim). Indien aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, moet het wassen driemaal worden herhaald, waarbij de tank tussen de wascycli door grondig moet worden leeggezogen.
10. Tanks moeten met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken.
11. De hoeveelheden waswater mogen niet minder bedragen dan de in punt 20 genoemde hoeveelheden of dan de in overeenstemming met punt 21 vastgestelde hoeveelheden.
12. Na het voorwassen moeten de tanks en leidingen grondig worden leeggezogen.

Voorwasprocedures met recycling van het wasmiddel

13. Voor het wassen van meer dan één ladingtank mag een wasmiddel opnieuw worden gebruikt. Bij het vaststellen van de hoeveelheid moet zorgvuldig worden gekeken naar de verwachte hoeveelheid residuen in de tanks en de eigenschappen van het wasmiddel en naar de vraag of een eerste reiniging of spoeling wordt toegepast. Indien niet voldoende gegevens worden verstrekt, mag de berekende eindconcentratie van ladingresiduen in het wasmiddel niet meer bedragen dan 5%, op basis van nominale nazuighoeveelheden.
14. Hergebruik van een wasmiddel is uitsluitend toegestaan voor het wassen van tanks die dezelfde stof of een soortgelijke stof hebben bevat.
15. Aan de te wassen tank(s) moet een hoeveelheid wasmiddel worden toegevoegd die voldoende is om continu wassen mogelijk te maken.
16. Alle tankoppervlakken moeten worden gewassen met behulp van een of meer ronddraaiende waterstralen, onder voldoende waterdruk. Het hergebruik van het wasmiddel mag in de te wassen tank plaatsvinden of via een andere tank, bijv. een sloptank.
17. Het wassen moet worden voortgezet totdat de totale doorvoer niet minder bedraagt dan de overeenkomstige hoeveelheden als vermeld in punt 20 of vastgesteld overeenkomstig punt 21.

- 18.** Wanneer water als wasmiddel wordt gebruikt, moeten stollende stoffen en stoffen met een viscositeit gelijk aan of hoger dan 50 mPa.s bij 20°C met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken. C met warm water worden gewassen (ten minste 60°C), tenzij de eigenschappen van deze stoffen het wassen minder doeltreffend maken.
- 19.** Na voltooiing van het tankwassen met hergebruik als aangeduid in punt 17, moet het wasmiddel worden geloosd en de tank grondig worden leeggezogen. Vervolgens moet de tank met een schoon wasmiddel, onder permanente afvoer, worden gespoeld en moet het spoelwater naar een ontvangstinrichting worden geloosd. Het spoelwater moet ten minste de tankbodem bedekken en voldoende zijn om de leidingen, de pomp en het filter door te spoelen.

Minimum hoeveelheid water die bij een voorwas moet worden gebruikt

- 20.** De minimum hoeveelheid water die bij een voorwas moet worden gebruikt, hangt af van de resthoeveelheid van schadelijke vloeistof in de tank, de tankinhoud, de eigenschappen van de lading, de toegestane concentratie in het waswatereffluent, en van het gebied waar de handelingen plaatsvinden. De minimum hoeveelheid wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$$

waarbij:

Q = de vereiste minimum hoeveelheid in m^3

r = de resthoeveelheid per tank in m^3 . De waarde van r is de waarde die resulteert uit de feitelijke beproeving van de doelmatigheid van het nazuigen, maar mag niet minder bedragen dan 0,100 m^3 voor een tankinhoud van 500 m^3 of meer en 0,040 m^3 voor een tankinhoud van 100 m^3 of minder. Voor tankinhouden tussen 100 m^3 en 500 m^3 wordt de minimum toegestane waarde van r die bij de berekeningen mag worden gebruikt, verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Voor stoffen van categorie X wordt de waarde van r hetzij berekend op basis van nazuigproeven conform het Handboek, met naleving van de hierboven vermelde onderste grenzen, of wordt deze vastgesteld op 0,9 m^3 .

V = tankinhoud in m^3

k = een factor die de volgende waarden heeft:

Categorie X, niet-stollende, laagvisceuze stof, $k = 1,2$

Categorie X, stollende of hoogvisceuze stof, $k = 2,4$

Categorie Y, niet-stollende, laagvisceuze stof $k = 0,5$

Categorie Y, stollende of hoogvisceuze stof $k = 1,0$

De onderstaande tabel is berekend met gebruikmaking van de formule waarbij $k = 1$; deze tabel kan als een snelle referentie worden gebruikt.

Nazuighoeveelheid (m ³)	Tankinhoud (m ³)		
100	500	3000	
<0,04	1,2	2,9	5,4
,10	2,5	2,9	5,4
,30	5,9	6,8	12,2
,90	14,3	16,1	27,7

- 21.** Ten genoegen van de Administratie mogen proeven worden uitgevoerd om aan te tonen dat aan de vereisten van voorschrift 13 wordt voldaan, teneinde goedkeuring te verkrijgen voor lagere dan die in punt 20 genoemde voorwashoeveelheden, met inachtneming van de stoffen die het schip op grond van het certificaat mag vervoeren. De aldus aangetoonde voorwashoeveelheid moet voor andere voorwasomstandigheden worden aangepast door toepassing van factor k als gedefinieerd in punt 20.

Aanhangsel 7. Ventilatie

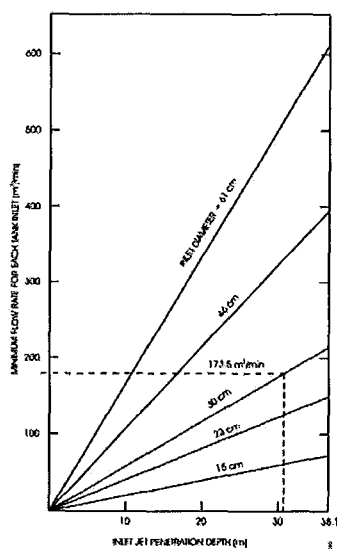
- 1.** Ladingresiduen van stoffen met een dampspanning hoger dan 5 KPa bij een temperatuur van 20°C mogen uit een ladingtank worden verwijderd door middel van ventilatie.
- 2.** Voordat residuen van schadelijke vloeistoffen uit een tank worden verwijderd door middel van ventilatie, moeten de veiligheidsaspecten met betrekking tot de ontvlambaarheid van de lading en de giftigheid worden bestudeerd. Met betrekking tot de veiligheidsaspecten dienen de operationele eisen voor openingen in ladingtanks vervat in SOLAS 74, als gewijzigd, in de IBC-code, de Code voor chemicaliën in bulk en de ventilatieprocedures in de ICS Tanker-veiligheidsgids (chemicaliën) te worden geraadpleegd.
- 3.** De havenautoriteiten kunnen ook eigen voorschriften hebben voor de ventilatie van ladingtanks.
- 4.** Het verwijderen van ladingresiduen uit een tank door middel van ventilatie dient als volgt te geschieden:
 - .1 de leidingen moeten zijn leeggemaakt en verder ontdaan van vloeistof door middel van ventilatie-apparatuur;
 - .2 de slagzij en de trim moeten zo gering mogelijk zijn, zodat de verdamping van residuen in de tank wordt bevorderd;

.3 er moet gebruik worden gemaakt van ventilatie-apparatuur die een luchtstroom produceert die de bodem van de tank kan bereiken. Of de ventilatie-apparatuur die wordt gebruikt voor het ventileren van een tank van een bepaalde diepte toereikend is, kan worden beoordeeld aan de hand van figuur 7-1;

.4 de ventilatie-apparatuur moet worden geplaatst in de tankopening die zich het dichtst bij het diepste punt of de zuigmond in de tank bevindt;

.5 de ventilatie-apparatuur moet, indien mogelijk, zo worden geplaatst dat de luchtstroom is gericht naar het diepste punt of de zuigmond van de tank en er moet zoveel mogelijk worden vermeden dat de luchtstroom de verbanddelen van de tank raakt; en

.6 het ventileren moet zo lang voortgaan totdat er geen zichtbare residuen vloeistof meer in de tank zijn waar te nemen. Dit moet worden geverifieerd door middel van visuele waarneming of een gelijkwaardige methode.



Figuur 7-1. Minimum stroomsnelheid als functie van de straalpenetratiediepte. De straalpenetratiediepte moet worden vergeleken met de hoogte van de tank.

BIJLAGE III. VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR STOFFEN DIE OP ZEE WORDEN VERVOERD IN VERPAKTE VORM

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder:

1. *Schadelijke stoffen*, de stoffen die als marlene-milieuverontreinigende stoffen zijn aangemerkt in de Internationale Maritieme Code voor Gevaarlijke Stoffen (IMDG-Code) of die voldoen aan de criteria van het Aanhangsel bij deze Bijlage.
2. *Verpakte vorm*, de in de IMDG-Code voorgeschreven vormen van omhulling voor schadelijke stoffen.

3. *Audit*, een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
4. *Auditprogramma*, het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
5. *Implementatiecode*, de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
6. *Auditnorm*, de Implementatiecode.

Voorschrift 2. Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn de voorschriften van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die schadelijke stoffen vervoeren in verpakte vorm.
2. Het vervoer van schadelijke stoffen is verboden, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.
3. De regering van elke partij bij het Verdrag zal ter aanvulling van de bepalingen van deze Bijlage gedetailleerde voorschriften uitvaardigen, of doen uitvaardigen, met betrekking tot de wijze van verpakking, het merken en etiketteren, de begeleidende papieren, de stuwage, de beperkingen van hoeveelheden, en uitzonderingen, zulks teneinde verontreiniging van het mariene milieu door schadelijke stoffen te voorkomen of te beperken.
4. Voor de toepassing van deze Bijlage worden lege verpakkingen die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen, zelf als schadelijke stoffen behandeld, tenzij toereikende voorzorgen zijn getroffen teneinde te verzekeren dat zij geen restant bevatten dat schadelijk is voor het mariene milieu.
5. De vereisten van deze Bijlage gelden niet voor voorraden en uitrusting aan boord van schepen.

Voorschrift 3. Verpakking

Verpakkingen dienen, met het oog op hun specifieke inhoud, toereikend te zijn om het gevaar voor het mariene milieu tot een minimum te beperken.

Voorschrift 4. Merken en etiketteren

1. Verpakkingen die een schadelijke stof bevatten dienen duurzaam te zijn gemerkt of geëtiketteerd teneinde in overeenstemming met de relevante bepalingen van de IMDG-Code aan te geven dat de stof een schadelijke stof is.
2. De wijze van merken of het aanbrengen van etiketten op verpakkingen die een schadelijke stof bevatten dient te voldoen aan de relevante bepalingen van de IMDG-Code.

Voorschrift 5. Begeleidende papieren

1. Transportinformatie over het vervoer van schadelijke stoffen dient te voldoen aan de relevante bepalingen van de IMDG-Code en dient ter beschikking te worden

gesteld van de door de autoriteit van de havenstaat aangewezen persoon of organisatie.

2. Op elk schip dat schadelijke stoffen vervoert dient een bijzondere lijst, een manifest of een gedetailleerd stuwplan aanwezig te zijn waarin in overeenstemming met de relevante bepalingen van de IMDG-Code de schadelijke stoffen aan boord en de locatie ervan zijn vermeld. Voor vertrek dient een afschrift van een van deze documenten aan de door de autoriteit van de havenstaat aangewezen persoon of organisatie ter beschikking te worden gesteld.

Voorschrift 6. Stuwen

Schadelijke stoffen dienen op de juiste wijze te worden gestuwd en vastgezet, ter beperking van de gevaren voor het mariene milieu, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid van het schip en de zich aan boord bevindende personen.

Voorschrift 7. Beperkingen van hoeveelheid

Om gegronde wetenschappelijke en technische redenen kan het vervoer van bepaalde schadelijke stoffen worden verboden of de hoeveelheid die aan boord van een schip mag worden vervoerd, worden beperkt. Bij het beperken van de hoeveelheid dient naar behoren aandacht te worden geschonken aan de grootte, de constructie en de uitrusting van het schip, alsmede aan de verpakking en de aard van de stoffen.

Voorschrift 8. Uitzonderingen

1. Het overboord zetten van schadelijke stoffen die worden vervoerd in verpakte vorm is verboden, behalve wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden.
2. Behoudens de bepalingen van dit Verdrag dienen op grond van de fysische, chemische en biologische eigenschappen van schadelijke stoffen passende maatregelen te worden genomen om het overboord spoelen van zulke door lekkage vrijgekomen stoffen te regelen, mits de uitvoering van deze maatregelen de veiligheid van het schip en van de zich aan boord bevindende personen niet in gevaar brengt.

Voorschrift 9. Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere partij bevindt wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door die partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of voldaan wordt aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord.
2. Wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord moeten worden toegepast om verontreiniging door schadelijke stoffen te voorkomen, neemt de partij maatregelen, waaronder het verrichten van een gedetailleerde inspectie en ziet er indien nodig op toe dat het schip niet uitvaart, voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.

3. De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.
4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

HOOFDSTUK 2. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DEZE BIJLAGE

Voorschrift 10. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 11. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.
2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
4. De audit van alle partijen:
 - .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
 - .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Aanhangsel bij Bijlage III . Criteria voor de identificatie van schadelijke stoffen in verpakte vorm

Voor de toepassing van deze Bijlage worden als schadelijke stoffen aangemerkt:

- a. Acut gevaar voor de flora en fauna in het water (korte termijn)

Categorie: Acut 1	
96 uur LC ₅₀ (voor vissen)	≤ 1 mg/l en/of

Categorie: Acuut 1	
48 uur EC ₅₀ (voor schaaldieren)	≤ 1 mg/l en/of
72 of 96 uur ErC ₅₀ (voor algen of overige waterplanten)	≤ 1 mg/l

b. Gevaar voor de flora en fauna in het water op de lange termijn

i. niet snel afbreekbare stoffen waarvoor voldoende gegevens omtrent de chronische toxiciteit beschikbaar zijn

Categorie Chronisch 1	
Chronische NOEC of ECx (voor vissen)	≤ 0,1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor schaaldieren)	≤ 0,1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor algen of overige waterplanten)	≤ 0,1 mg/l
Categorie Chronisch 2	
Chronische NOEC of ECx (voor vissen)	≤ 1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor schaaldieren)	≤ 1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor algen of overige waterplanten)	≤ 1 mg/l

ii. snel afbreekbare stoffen waarvoor voldoende gegevens omtrent de chronische toxiciteit beschikbaar zijn

Categorie Chronisch 1	
Chronische NOEC of ECx (voor vissen)	≤ 0,01 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor schaaldieren)	≤ 0,01 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor algen of overige waterplanten)	≤ 0,01 mg/l
Categorie Chronisch 2	
Chronische NOEC of ECx (voor vissen)	≤ 0,1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor schaaldieren)	≤ 0,1 mg/l en/of
Chronische NOEC of ECx (voor algen of overige waterplanten)	≤ 0,1 mg/l

overige waterplanten)	
-----------------------	--

iii. Stoffen waarvoor onvoldoende gegevens omtrent de chronische toxiciteit beschikbaar zijn

Categorie Chronisch 1	
96 uur LC ₅₀ (voor vissen)	≤ 1 mg/l en/of
48 uur EC ₅₀ (voor schaaldieren)	≤ 1 mg/l en/of
72 of 96 uur ErC ₅₀ (voor algen of overige waterplanten) en de stof is niet snel afbreekbaar en/of de experimenteel bepaalde BCF is ≥ 500 (of, indien deze ontbreekt de log Kow ≥ 4)	≤ 1 mg/l
Categorie Chronisch 2	
96 uur LC ₅₀ (voor vissen)	>1 mg/l maar ≤ 10 mg/l en/of
48 uur EC ₅₀ (voor schaaldieren)	>1 mg/l maar ≤ 10 mg/l en/of
72 of 96 uur ErC ₅₀ (voor algen of overige waterplanten) en de stof is niet snel afbreekbaar en/of de experimenteel bepaalde BCF is ≥ 500 (of indien deze ontbreekt, de log Kow ≥ 4).	>1 mg/l maar ≤ 10 mg/l

In de IMDG-Code staat aanvullende informatie over het classificatieproces voor stoffen en mengsels.

Bijlage IV. Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door sanitair afval van schepen

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder:

1. „nieuw schip”, een schip

- .1 waarvoor het bouwcontract wordt afgesloten of waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel wordt gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage; of
- .2 waarvan de oplevering drie jaar of langer na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage plaatsvindt.

2. „bestaand schip” een schip dat geen nieuw schip is.

3. „sanitair afval”,

- .1 spoelwater en andere afvalstoffen afkomstig uit alle soorten toiletten en urinoirs;
- .2 spoelwater afkomstig uit medische ruimten (behandelkamer, ziekenboeg, etc.) via wastafels, badkuipen en spuigaten in dergelijke ruimten;
- .3 spoelwater afkomstig uit ruimten waar zich levende dieren bevinden; of
- .4 ander afvalwater indien vermengd met het bovenomschreven spoelwater.

4. „verzameltank”, een tank die wordt gebruikt voor het verzamelen en opslaan van sanitair afval.

5. „dichtstbijzijnde land”, de uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte

naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte

vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte

vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte

vandaar naar een punt op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte

vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte

vandaar naar een punt op de kust van Australië

op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte.

- 6.** „bijzonder gebied”, een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, aanneming van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door sanitair afval nodig is;

Deze bijzondere gebieden zijn:

- .1** het Oostzeegebied zoals omschreven in voorschrift 1.11.2 van Bijlage I; en
 - .2** elk ander zeegebied dat door de Organisatie is aangewezen overeenkomstig de criteria en procedures voor de aanwijzing van bijzondere gebieden met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door sanitair afval van schepen.
- 7.** „internationale reis”, een reis vanuit een land waarop dit Verdrag van toepassing is naar een haven buiten dat land of vice versa.
- 8.** „persoon”, een lid van de bemanning of een passagier.
- 9.** „een passagier”, iedere persoon anders dan:
- .1.** de kapitein en de leden van de bemanning of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of te werk zijn gesteld ten behoeve van dat schip; en
 - .2.** een kind jonger dan één jaar.
- 10.** „een passagiersschip”, een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert.

Voor de toepassing van voorschrift 11.3 wordt onder een „nieuw passagiersschip” verstaan een passagiersschip:

- .1.** waarvoor het bouwcontract wordt afgesloten of waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel wordt gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 2016; of
- .2.** waarvan de oplevering plaatsvindt twee jaar of meer na 1 januari 2016.

Een „*bestaand passagiersschip*” is een passagiersschip dat geen nieuw passagiersschip is.

- 11.** „verjaardatum”, de dag en maand van elk jaar die overeenkomen met de datum waarop het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval verloopt.

12. „*Audit*“, een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
13. „*Auditprogramma*“, het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
14. „*Implementatiecode*“, de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
15. „*Auditnorm*“, de Implementatiecode.

Voorschrift 2. Toepassing

1. De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op de volgende schepen die internationale reizen maken:
 - .1 nieuwe schepen met een bruto tonnage van 400 of meer; en
 - .2 nieuwe schepen met een bruto tonnage van minder dan 400 die gecertificeerd zijn om meer dan 15 personen te vervoeren; en
 - .3 bestaande schepen met een bruto tonnage van 400 of meer, vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage; en
 - .4 bestaande schepen met een bruto tonnage van minder dan 400 die gecertificeerd zijn om meer dan 15 personen te vervoeren, vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage.
2. De Administratie dient te waarborgen dat bestaande schepen, overeenkomstig de punten 1.3 en 1.4 van dit voorschrift, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond voor 2 oktober 1983 voor zover praktisch uitvoerbaar zijn uitgerust met voorzieningen voor het lozen van sanitair afval in overeenstemming met de vereisten van voorschrift 11 van de Bijlage.

Voorschrift 3. Uitzonderingen

1. Voorschrift 11 van deze Bijlage is niet van toepassing op:
 - .1 het lozen van sanitair afval van een schip dat noodzakelijk is teneinde de veiligheid van een schip en de opvarenden te waarborgen of om mensenlevens op zee te redden; of
 - .2 het lozen van sanitair afval als gevolg van schade aan een schip of zijn uitrusting, indien alle redelijke voorzorgsmaatregelen zijn getroffen voor en na het optreden van de schade teneinde de lozing te voorkomen of te beperken.

HOOFDSTUK 2. ONDERZOEKEN EN CERTIFICERINGEN

Voorschrift 4. Onderzoeken

1. Elk schip dat in overeenstemming met voorschrift 2 dient te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage dient de volgende onderzoeken te ondergaan:

- .1 Een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist volgens voorschrift 5 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven, waaronder begrepen een compleet onderzoek van de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen voorzover het schip onder deze Bijlage valt. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en de materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van deze Bijlage.
- .2 Een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 8.2, 8.5, 8.6 of 8.7 van deze Bijlage toepassing is. Dit hernieuwde onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en de materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van deze Bijlage.
- .3 Een aanvullend onderzoek dient, hetzij volledig hetzij ten dele al naar gelang de omstandigheden, te worden uitgevoerd na een reparatie naar aanleiding van de in punt 4 van dit voorschrift vereiste onderzoeken, en steeds wanneer belangrijke reparaties of vervangingen hebben plaatsgevonden. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de nodige reparaties of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de deskundigheid waarmee zij zijn uitgevoerd in alle opzichten toereikend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de vereisten van deze Bijlage.
- 2.** De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet onder de bepalingen van punt 1 van dit voorschrift vallen om te waarborgen dat voldaan wordt aan de toepasselijke bepalingen van deze Bijlage.
- 3.** Onderzoeken van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan de onderzoeken evenwel toevertrouwen aan hetzij daartoe aangewezen inspecteurs, hetzij door haar erkende organisaties.
- 4.** Een Administratie die inspecteurs aanwijst of organisaties erkent voor het verrichten van onderzoeken als omschreven in punt 3 van dit voorschrift, verleent deze inspecteurs of organisaties ten minste de bevoegdheid:
- .1 reparaties van een schip te verlangen; en
- .2 onderzoeken te verrichten indien daarom wordt verzocht door de bevoegde autoriteiten van een havenstaat.
- De Administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de aangewezen inspecteurs of erkende organisaties opgedragen bevoegdheden die deze ten behoeve van hun functionarissen doorgeeft aan de Partijen bij dit Verdrag.
- 5.** Indien een aangewezen inspecteur of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van het schip of zijn uitrusting niet in voldoende mate beantwoordt aan de gegevens op het certificaat of zodanig is dat het schip niet naar zee kan vertrekken zonder een onredelijke bedreiging te vormen voor of schade te

veroorzaken aan het mariene milieu, dient de inspecteur of organisatie onverwijld te bewerkstelligen dat corrigerende maatregelen worden getroffen en de Administratie te zijner tijd op de hoogte te stellen. Indien een dergelijke corrigerende maatregel niet wordt getroffen, dient het certificaat te worden ingetrokken en dient de Administratie onverwijld te worden ingelicht en indien het schip zich bevindt in een haven van een andere Partij, dienen de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat eveneens onverwijld te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat heeft ingelicht, dient de Regering van die havenstaat deze ambtenaar, deskundige of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit voorschrift te vervullen. Indien van toepassing, dient de regering van de desbetreffende havenstaat maatregelen te treffen om te waarborgen dat het schip niet vaart voordat het geschikt is om naar zee te varen of de haven te verlaten teneinde naar de dichtstbijzijnde geschikte scheepswerf te gaan die beschikbaar is, zonder daarbij een onredelijke bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het mariene milieu.

6. In alle gevallen staat de betrokken Administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van het onderzoek en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.
7. De toestand van het schip en zijn uitrusting dienen zodanig te worden gehandhaafd dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit Verdrag om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om naar zee te gaan zonder een bedreiging te vormen voor of schade te veroorzaken aan het mariene milieu.
8. Zodra een onderzoek van het schip uit hoofde van punt 1 van dit voorschrift is afgerond dienen er, afgezien van de directe vervanging van uitrusting of installaties, geen wijzigingen te worden aangebracht in de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of de materialen waarop het onderzoek betrekking had, zonder dat de Administratie haar goedkeuring heeft verleend.
9. Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of een defect wordt ontdekt waardoor de hechtheid van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting waarop deze bijlage van toepassing is wezenlijk worden aangetast, rapporteert de kapitein of eigenaar van het schip dit zo spoedig mogelijk aan de Administratie, de erkende organisatie of de aangewezen inspecteur die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat, die erop toeziet dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een inspectie als vereist op grond van punt 1 van dit voorschrift noodzakelijk is. Indien het schip zich bevindt in een haven van een andere Partij, meldt de kapitein of eigenaar van het schip dit tevens onverwijld aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat en de aangewezen inspecteur of erkende organisatie dient vast te stellen of deze melding heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 5. Afgifte of goedkeuring van een certificaat

1. Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval wordt afgegeven na een eerste onderzoek of een hernieuwd onderzoek in

overeenstemming met de bepalingen van voorschrift 4 van deze Bijlage aan elk schip dat reizen maakt naar havens of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag. Ten aanzien van bestaande schepen zal dit verelste vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage van toepassing worden.

2. Deze certificaten worden afgegeven of goedgekeurd hetzij door de Administratie, hetzij door een daartoe door haar naar behoren gemachtigde persoon of organisatie⁴⁶. In alle gevallen neemt de Administratie de volledige verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift 6. Afgifte of aantekening op een certificaat door de Regering van een ander land

1. Op verzoek van de Administratie kan de Regering van een Partij bij het Verdrag een schip doen onderzoeken en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van dit Verdrag wordt voldaan, geeft zij het certificaat af of geeft zij toestemming voor afgifte van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval aan het schip, en waar van toepassing plaatst zij een aantekening op het certificaat of geeft zij toestemming voor het plaatsen van een aantekening op dat certificaat van het schip in overeenstemming met deze Bijlage.
2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die om het onderzoek heeft verzocht.
3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde geldigheid en wordt op dezelfde wijze erkend als het certificaat dat is afgegeven krachtens voorschrift 5 van deze Bijlage.
4. Er wordt geen internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is.

Voorschrift 7. Model van het certificaat

Het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in het aanhangsel bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn opgesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

Voorschrift 8. Looptijd en geldigheid van het certificaat

1. Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die evenwel niet langer is dan vijf jaar.

2.

.1 Indien het hernieuwde onderzoek wordt afgerond binnen drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat, onverminderd de vereisten van punt 1 van dit voorschrift, geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.

.2 Indien het hernieuwde onderzoek wordt afgerond na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.

.3 Indien het hernieuwde onderzoek meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is afgerond tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het hernieuwde onderzoek is afgerond.

3. Indien een certificaat wordt afgegeven voor een periode van minder dan vijf jaar, kan de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen tot na de vervaldatum tot de maximumperiode genoemd in punt 1 van dit voorschrift.
4. Indien een hernieuwd onderzoek is afgerond en voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip kan worden geplaatst, kan de door de Administratie gemachtigde persoon of organisatie een aantekening op het certificaat plaatsen en een dergelijk certificaat dient te worden aanvaard als geldig gedurende een nieuwe termijn die evenwel niet langer mag zijn dan vijf maanden na de vervaldatum.
5. Indien een schip op het tijdstip waarop een certificaat vervalt zich niet in de haven bevindt waarin het dient te worden onderzocht, kan de Administratie de geldigheidstermijn van het certificaat verlengen, maar verlenging mag alleen geschieden om het schip in staat te stellen de reis naar de haven waarin het dient te worden onderzocht te voltooien en zulks uitsluitend in gevallen waarin dat passend en redelijk lijkt. Geen enkel certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en geen enkel schip waarvan het certificaat wordt verlengd is, na aankomst in de haven waarin het dient te worden onderzocht, gerechtigd op grond van die verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Zodra het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.
6. Voor een certificaat afgegeven aan een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan door de Administratie ten hoogste een maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde vervaldatum. Zodra het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.

7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de Administratie behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de vervaldatum van het bestaande certificaat zoals bepaald in punt 2.2 onder 5 of 6 van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.
8. Een certificaat afgegeven uit hoofde van voorschrift 5 of 6 is niet langer geldig in de volgende gevallen:
 - .1 indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn afgerond binnen de termijnen vermeld in voorschrift 4.1 van deze Bijlage; of
 - .2 bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip volledig voldoet aan de vereisten van de voorschriften 4.7 en 4.8 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie van de andere Partij afschriften van de certificaten die het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

HOOFDSTUK 3. UITRUSTING EN BEHEERSING VAN LOZINGEN

Voorschrift 9. Systemen voor sanitair afval

1. Elk schip dat in overeenstemming met voorschrift 2 dient te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage, dient te zijn uitgerust met een van de volgende systemen voor sanitair afval:
 - .1 een installatie voor het behandelen van sanitair afval van een door de Administratie goedgekeurd type, rekening houdend met de door de Organisatie⁴⁷ ontwikkelde normen en testmethodes, of
 - .2 een door de Administratie goedgekeurd systeem voor het versnijden en ontsmetten van sanitair afval. Een dergelijk systeem dient ten minste van de Administratie te zijn uitgerust met voorzieningen voor het tijdelijk opslaan van sanitair afval indien het schip zich op minder dan 3 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land bevindt, of
 - .3 een verzameltank met naar het oordeel van de Administratie voldoende capaciteit voor het opslaan van alle sanitair afval, rekening houdend met de exploitatie van het schip, het aantal opvarenden en andere relevante factoren. De constructie van de verzameltank dient ten minste van de Administratie te zijn en voorzien te zijn van een voorziening voor visuele inspectie van het niveau van de inhoud.
2. In afwijking van het eerste lid dient ieder passagiersschip dat, in overeenstemming met voorschrift 2 dient te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage, en waarop voorschrift 11.3 van toepassing is wanneer het zich in een

bijzonder gebied bevindt, te zijn uitgerust met een van de volgende systemen voor sanitair afval:

.1 een installatie voor het behandelen van sanitair afval van een door de Administratie goedgekeurd type, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde normen en testmethodes, of

.2 een verzameltank met naar tevredenheid van de Administratie voldoende capaciteit voor het opslaan van alle sanitair afval, rekening houdend met de exploitatie van het schip, het aantal opvarenden en andere relevante factoren. De constructie van de verzameltank dient naar tevredenheid van de Administratie te zijn en een voorziening hebben om zichtbaar het niveau van de inhoud aan te geven.

Voorschrift 10. Standaardaansluitingen voor afgifte

1. Teneinde de leiding van de ontvangstinrichting te kunnen aansluiten op de scheepsleiding voor afgifte, dienen beide leidingen te zijn voorzien van een standaardaansluiting voor afgifte overeenkomstig de volgende tabel:

STANDAARDAFMETINGEN VOOR FLENZEN VOOR AANSLUITINGEN VOOR AFGIFTE

Omschrijving	Afmetingen
Uitwendige diameter	210 mm
Inwendige diameter	overeenkomstig de uitwendige diameter van de leiding
Diameter van de steekcirkel van de bouten	170 mm
Sleuven in flens	4 gaten, 18 mm diameter, op onderling gelijke afstand aangebracht op een steekcirkel van bovengenoemde diameter, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek. De sleuven dienen 18 mm breed te zijn.
Flensdikte	16 mm
Bouten en moeren: aantal en diameter	4 stuks, elk met een diameter van 16 mm en van de juiste lengte

De flens is zo ontworpen dat er leidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 100 mm; deze flens is van staal of een ander gelijkwaardig materiaal en heeft een vlakke voorzijde. Deze flens is, in combinatie met een geschikte packing, geschikt voor een werkdruk van 600 kPa.

Voor schepen met een holte naar de mal van 5 meter of minder, mag de inwendige diameter van de aansluiting voor afgifte 38 mm bedragen.

2. Voor schepen voor specifiek gebruik, bijv. passagiersveerboten, kan de scheepsleiding voor afgifte ook worden voorzien van een voor de Administratie aanvaardbare aansluiting voor afgifte, zoals een snelkoppeling.

Voorschrift 11. Lozen van sanitair afval

A Het lozen van sanitair afval van schepen anders dan passagiersschepen in alle gebieden en het lozen van sanitair afval van passagiersschepen buiten bijzondere gebieden

- 1.** Onverminderd de bepalingen van voorschrift 3 van deze Bijlage is het lozen in zee van sanitair afval verboden, behalve wanneer:

.1. de lozing van het schip versneden en ontsmet sanitair afval betreft op een afstand van meer dan 3 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land, waarbij een door de Administratie in overeenstemming met voorschrift 9.1.2 van deze Bijlage goedgekeurd systeem wordt gebruikt, ofwel sanitair afval betreft dat niet is versneden of ontsmet op een afstand van meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land, mits in elk geval het in verzameltanks opgeslagen sanitaire afval of sanitair afval afkomstig van ruimten waar zich levende dieren bevinden niet ineens wordt geloosd, doch in een matig tempo, terwijl het schip onderweg is met een snelheid van niet minder dan 4 knopen; het tempo van de lozing dient te worden goedgekeurd door de Administratie op grond van door de Organisatie ontwikkelde normen; of

.2. het schip een installatie voor het behandelen van sanitair afval in gebruik heeft, die door de Administratie is gecertificeerd teneinde te voldoen aan de operationele vereisten bedoeld in voorschrift 9.1.1 van deze Bijlage, en het geloosde effluent geen zichtbare drijvende vaste deeltjes veroorzaakt noch verkleuring van het omringende water.

- 2.** Het bepaalde in paragraaf 1 is niet van toepassing op schepen die zich bevinden in de wateren onder de rechtsmacht van een Staat en bezoekende schepen uit andere Staten terwijl zij zich in deze wateren bevinden en bezig zijn met het lozen van sanitair afval in overeenstemming met de eventueel minder strikte eisen die door die Staat kunnen worden gesteld.

B Het lozen van sanitair afval van passagiersschepen in een bijzonder gebied

- 3.** Onverminderd de bepalingen van voorschrift 3 van deze Bijlage is het lozen van sanitair afval van een passagiersschip in een bijzonder gebied verboden:

.1 voor nieuwe passagiersschepen op of na 1 januari 2016, onverminderd voorschrift 13, subparagraaf 2; en

.2 voor bestaande passagiersschepen op of na 1 januari 2018, onverminderd voorschrift 13, subparagraaf 2,

behalve wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

het schip een installatie voor het behandelen van sanitair afval in gebruik heeft die door de Administratie is gecertificeerd teneinde te voldoen aan de operationele vereisten bedoeld in voorschrift 9.2.1 van deze Bijlage, en het geloosde effluent veroorzaakt geen zichtbare drijvende vaste deeltjes noch verkleuring van het omringende water

C Algemene vereisten

4. Indien het sanitair afval wordt vermengd met afval of afvalwater waarop andere Bijlagen van MARPOL van toepassing zijn, dient behalve aan de vereisten van deze Bijlage tevens aan de vereisten van die Bijlagen te worden voldaan.

HOOFDSTUK 4. ONTVANGSTINRICHTINGEN

Voorschrift 12. Ontvangstinrichtingen

1. De Regering van elke Partij bij het Verdrag, die van alle schepen in de wateren die onder haar rechtsmacht vallen vereist dat zij voldoen aan de eisen van voorschrift 11.1, verbindt zich tot het installeren in havens en laad- en losplaatsen van inrichtingen voor het in ontvangst nemen van sanitair afval, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken, die toereikend zijn voor de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

1bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van lid 1 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
 - .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
 - .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.
2. De Regering van elke Partij stelt de Organisatie in kennis, opdat deze de andere betrokken Verdragsluitende Regeringen op de hoogte kan stellen, van alle gevallen waarin gesteld wordt dat de uit hoofde van dit voorschrift ter beschikking gestelde voorzieningen onvoldoende zijn.

Voorschrift 13. Ontvangstinrichtingen voor passagiersschepen in bijzondere gebieden

1. Elke partij waarvan de kustlijn grenst aan een bijzonder gebied verbindt zich ertoe te waarborgen dat:
 - .1. voorzien wordt in inrichtingen voor het in ontvangst nemen van sanitair afval in havens en laad- en losplaatsen in een bijzonder gebied die door passagiersschepen worden gebruikt;
 - .2. de inrichtingen toereikend zijn voor de behoeften van deze passagiersschepen; en

- .3. de inrichtingen zodanig worden geëxploiteerd dat zij geen onnodig oponthoud van deze passagiersschepen veroorzaken.
2. De Regering van elke betrokken partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen die zijn getroffen ingevolge subparagraaf .1 van dit voorschrift. Na ontvangst van voldoende kennisgevingen in overeenstemming met subparagraaf .1 stelt de Organisatie een datum vast waarop de vereisten van voorschrift 11.3 ten aanzien van het betreffende gebied van kracht worden. De Organisatie stelt alle partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de aldus vastgestelde datum. Tot de aldus vastgestelde datum moeten schepen die in een bijzonder gebied varen voldoen aan de vereisten van voorschrift 11.1 van deze Bijlage.

HOOFDSTUK 5. DOOR DE HAVENSTAAT UIT TE OEFENEN CONTROLE

Voorschrift 14. Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere Partij wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of voldaan is aan de vereisten uit hoofde van deze Bijlage met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord dienen te worden toegepast om verontreiniging door sanitair afval te voorkomen.
2. In de omstandigheden bedoeld in lid 1 van dit voorschrift neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.
3. De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.
4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag voorziene vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

HOOFDSTUK 6. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DEZE BIJLAGE

Voorschrift 15. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 16. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
4. De audit van alle partijen:
 - .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
 - .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Bijlage MODEL VAN HET CERTIFICAAT

Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij en gewijzigd bij resolutie MEPC (..), (hierna te noemen het „Verdrag”) namens de Regering van:

.....

(volledige naam van het land)

door

(volledige naam van de bevoegde persoon of organisatie gemachtigd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip [48]

Type schip voor de toepassing van voorschrift 11.3 [49]

Nieuw/bestaand passagiersschip

Schip anders dan een passagiersschip

Naam van het ship

Onderscheidingsnummer of -letters

Haven van registratie

Bruto tonnage

Aantal personen dat het schip mag vervoeren

IMO-nummer [50]

Nieuw/bestaand schip⁵¹

Datum waarop de kiel werd gelegd of de bouw van het schip zich in een soortgelijk stadium bevond, of, indien van toepassing, de aanvangsdatum van werkzaamheden ten behoeve van een verandering of wijziging van ingrijpende aard:

.....

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

1. dat het schip uitgerust is met de volgende installatie voor het behandelen/versnijden van sanitair afval/ een verzameltank [52] alsmede een scheepsleiding voor afgifte in overeenstemming met de voorschriften 9 en 10 van Bijlage IV van het Verdrag:

***1.1** Beschrijving van de installatie voor het behandelen van sanitair afval:

Type installatie voor het behandelen van sanitair afval:

.....

Naam van fabrikant:

.....

De installatie voor het behandelen van sanitair afval is door de Administratie gecertificeerd en voldoet aan de effluentnormen voorzien in resolutie MEPC.2 (VI).

De installatie voor het behandelen van sanitair afval is door de Administratie gecertificeerd en voldoet aan de effluentnormen voorzien in resolutie MEPC.159 (55).

De installatie voor het behandelen van sanitair afval is door de Administratie gecertificeerd en voldoet aan de effluentnormen voorzien in door de organisatie ontwikkelde richtlijnen.

***1.2** Beschrijving van versnijdingssysteem

Type installatie:

Naam van fabrikant:

Zuiveringsgraad van sanitair afval na ontsmetting

***1.3** Beschrijving van de opslagtank:

Totale capaciteit van opslagtank: m³

Locatie:

1.4 Een pijpleiding voor afgifte van sanitair afval aan een ontvangstinrichting uitgerust met een standaardwalaansluiting.

2. dat het schip is onderzocht in overeenstemming met voorschrift 4 van Bijlage IV bij het Verdrag.

3. dat uit het onderzoek blijkt dat de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de toestand ervan in alle opzichten

toereikend zijn en dat het schip voldoet aan de toepasselijke vereisten van Bijlage IV van het Verdrag.

Dit certificaat is geldig tot[53] afhankelijk van de onderzoeken in overeenstemming met voorschrift 4 van Bijlage IV bij het Verdrag.

Datum van voltooiing van het onderzoek waarop dit certificaat gebaseerd is:
.....dd/mm/yyyy

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....

(Datum van afgifte)

.....

((handtekening van bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)

Aantekening tot verlenging van het certificaat indien het korter dan 5 jaar geldig is, indien voorschrift 8.3 van toepassing is.

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 8.3 van Bijlage IV bij het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot

Getekend:

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)

Aantekening dat het hernieuwde onderzoek is voltooid en voorschrift 8.4 van toepassing is.

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van het Verdrag en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 8.4 van Bijlage IV bij het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot

Getekend:

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)

Aantekening om de geldigheid van het certificaat te verlengen totdat de haven van onderzoek wordt aangedaan of voor uitstel indien voorschrift 8.5 of 8.6 van toepassing is.

Dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 8.5 of 8.654 van Bijlage IV bij het Verdrag aanvaard als zijnde geldig tot

.....

Getekend:

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)

Bijlage V. Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

- 1.** wordt verstaan onder dierlijke kadavers, de lichamen van dieren die als lading aan boord worden vervoerd en tijdens de reis sterven of moeten worden afgemaakt.
- 2.** wordt verstaan onder ladingrestanten, de resten van ongeacht welke lading die niet vallen onder andere Bijlagen bij dit Verdrag en die op het dek of in de ruimen achterblijven na het laden of lossen, met inbegrip van het overschot ontstaan tijdens laden of lossen of gemorste lading, ongeacht of deze resten nat of droog zijn of worden meegevoerd in waswater. Onder ladingrestanten wordt niet verstaan ladingstof dat na het vegen op het dek achterblijft of stof op de buitenoppervlakken van het schip.
- 3.** wordt verstaan onder bak- en braadolie, alle soorten eetbare olie of dierlijke vetten die gebruikt worden of bedoeld zijn om gebruikt te worden bij het voorbereiden of het bereiden van voedsel. Hieronder wordt niet verstaan het voedsel dat met behulp van deze oliën wordt bereid.
- 4.** wordt verstaan onder huishoudelijk afval, alle soorten afval die niet onder andere Bijlagen vallen en die zijn ontstaan in de ruimten voor accommodatie aan boord van het schip. Onder huishoudelijk afval wordt niet grijs water verstaan.
- 5.** wordt verstaan onder onderweg dat het schip varende is op zee op één of op meerdere koersen, met inbegrip van afwijkingen van de kortste rechtstreekse route, waarbij iedere lozing, voor zover met het oog op de navigatie praktisch uitvoerbaar, over een uit redelijk en praktisch oogpunt zo groot mogelijk gebied van de zee moet worden verspreid.

6. wordt verstaan onder vistuig, elk fysiek apparaat of onderdeel daarvan of elk samenstel van delen dat op of in het water of op de zeebodem kan worden geplaatst met als beoogd doel het vangen of beheersen ten behoeve van latere vangst of oogst, van zeeorganismen of zoetwaterorganismen.
7. wordt verstaan onder vaste of drijvende platforms, vaste of drijvende structuren op zee die gebruikt worden voor de opsporing, winning en de bijbehorende buitengaatse bewerking van minerale rijkdommen in de zeebodem.
8. wordt verstaan onder voedselresten, alle bedorven en onbedorven levensmiddelen, met inbegrip van fruit, groenten, zuivelproducten, gevogelte, vleesproducten en etensresten die aan boord van een schip zijn ontstaan.
9. wordt verstaan onder vuilnis, alle soorten voedselresten, huishoudelijk afval en afval uit de bedrijfsvoering, alle plastic, ladingrestanten, bak- en braadolie, vistuig en dierlijke kadavers, ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van het schip en die vermoedelijk voortdurend of regelmatig worden verwijderd van het schip, met uitzondering van de stoffen omschreven of opgesomd in andere Bijlagen bij dit Verdrag. Onder vuilnis wordt niet verstaan verse vis en gedeelten daarvan die zijn ontstaan als gevolg van visactiviteiten tijdens de reis of die het resultaat zijn van werkzaamheden op het gebied van aquacultuur die met zich meebrengen dat vis, met inbegrip van schaaldieren, vervoerd dient te worden om in de faciliteit voor aquacultuur geplaatst te worden en dat geoogste vis, met inbegrip van schaaldieren, van deze faciliteiten naar wal vervoerd dient te worden ter verwerking.
10. wordt verstaan onder as van verbrandingsovens, as en slakken die ontstaan zijn in de verbrandingsovens aan boord die gebruikt worden voor het verbranden van vuilnis.
11. wordt verstaan onder de uitdrukking dichtstbijzijnde land: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het desbetreffende grondgebied wordt bepaald overeenkomstig het internationaal recht, behoudens dat, voor de toepassing van deze Bijlage „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op:

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte

naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte,

vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op de kust van Australië

op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte.

- 12.** wordt verstaan onder *afval uit de bedrijfsvoering*, alle vaste afvalstoffen (met inbegrip van slurry) die niet onder andere Bijlagen vallen en die tijdens normaal onderhoud of de normale bedrijfsvoering van een schip aan boord worden verzameld of die worden gebruikt voor het stuw en behandelen van lading. Onder afval uit de bedrijfsvoering wordt tevens verstaan alle schoonmaakmiddelen en additieven in waswater van laadruimen en buitenoppervlakken. Onder afval uit de bedrijfsvoering wordt niet verstaan grijs water, lenswater of andere soortgelijke lozingen die essentieel zijn voor de bedrijfsvoering van een schip, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.
- 13.** wordt verstaan onder plastic, een vaste stof met als essentieel bestanddeel een of meer polymeren met een hoge moleculaire massa, die hetzij tijdens de productie van het polymeer hetzij tijdens de productie van een eindproduct door middel van verhitting en/of druk is gevormd (gemodelleerd). Plastic heeft materiaaleigenschappen die uiteenlopen van hard en breekbaar tot zacht en buigzaam. Voor de toepassing van deze Bijlage wordt onder „alle plastic” verstaan al het vuilnis dat bestaat uit plastic in welke vorm dan ook of dat plastic in welke vorm dan ook bevat, met inbegrip van trossen en visnetten van synthetisch materiaal, plastic vuilniszakken en van verbrandingsovens afkomstige as van plastic producten.
- 14.** wordt verstaan onder *bijzonder gebied*, een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het aannemen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door vuilnis vereist is.

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt onder bijzondere gebieden verstaan: de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee, de Golf, de Noordzee, het Antarctisch gebied en het wijdere Caribisch gebied, die als volgt worden omschreven:

- .1.** onder het gebied van de Middellandse Zee wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de golven en zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van 5°36' westerlengte;
- .2.** onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op 57°44.8' noorderbreedte;

- .3. onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van 41° noorderbreedte;
- .4. onder het gebied van de Rode Zee wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°28.5' noorderbreedte, 43°19.6' oosterlengte) en Husn Murad (12°40.4' noorderbreedte, 43°30.2' oosterlengte);
- .5. onder het Golfgebied wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd (22°30' noorderbreedte, 59°48' oosterlengte) en Ras al Fasteh (25°04' noorderbreedte, 61°25' oosterlengte);
- .6. onder het Noordzeegebied wordt verstaan de Noordzee zelf alsmede de zeeën daarin waarbij de grens wordt gevormd tussen:
 - .1. de Noordzee ten zuiden van de breedtegraad 62° noorderbreedte en ten oosten van lengtegraad 4° westerlengte;
 - .2. het Skagerrak, waarvan de zuidelijke begrenzing wordt bepaald ten oosten van Skagen door de breedtegraad 57°44.8' noorderbreedte; en
 - .3. het Engelse Kanaal en de toegangen daartoe ten oosten van lengtegraad 5° westerlengte en ten noorden van breedtegraad 48°30' noorderbreedte.
- .7. onder het Antarctisch gebied wordt verstaan het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte;
- .8. onder het wijdere Caribisch Gebied wordt verstaan de Golf van Mexico en de Caribische Zee zelf met inbegrip van de baaien en zeeën daarin, en het gedeelte van de Atlantische Oceaan binnen de grens die wordt gevormd door de parallel van 30° noorderbreedte van Florida naar het oosten tot de meridiaan van 77°30' westerlengte, vanaf dat punt een loxodroom tot het snijpunt van de parallel van 20° noorderbreedte en de meridiaan van 59° westerlengte, vanaf dat punt een loxodroom tot het snijpunt van de parallel van 7°20' noorderbreedte en de meridiaan van 50° westerlengte, en vanaf dat punt naar het zuidwesten een loxodroom tot de oostelijke grens van Frans Guyana.
- 15. wordt verstaan onder *Audit*, een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
- 16. wordt verstaan onder *Auditprogramma*, het auditprogramma voor IMO-lidstaten die door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
- 17. wordt verstaan onder *Implementatiecode*, de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
- 18. wordt verstaan onder *Auditnorm*, de Implementatiecode.

Voorschrift 2. Toepassing

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen.

Voorschrift 3. Algemeen verbod op het lozen van vuilnis in zee

1. Het lozen van alle vuilnis in zee is verboden, tenzij in de voorschriften 4, 5, 6 en 7 van deze Bijlage anders is bepaald.
2. Het lozen in zee van alle plastic, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal, plastic vuilniszakken en van verbrandingsovens afkomstige as van plastic producten is verboden, uitgezonderd zoals voorzien in voorschrift 7 van deze Bijlage.
3. Het lozen in zee van bak- en braadolie is verboden, uitgezonderd zoals voorzien in voorschrift 7 van deze Bijlage.

Voorschrift 4. Lozen van vuilnis buiten bijzondere gebieden

1. Behoudens de bepalingen van de voorschriften 5, 6 en 7 van deze Bijlage, is het lozen in zee van het onderstaande vuilnis buiten bijzondere gebieden uitsluitend toegestaan wanneer het schip onderweg is en zo ver als mogelijk van het dichtstbijzijnde land, maar in ieder geval niet minder dan:
 - .1. 3 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land voor voedselresten die door een afbreek- of maalinstallatie zijn gevoerd. Deze afgebroken of gemalen voedselresten dienen een rooster met gaten van maximaal 25 mm doorsnee te kunnen passeren.
 - .2. 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land voor voedselresten die niet overeenkomstig subparagraaf .1 van dit voorschrift zijn behandeld.
 - .3. 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land voor ladingrestanten die niet met algemeen beschikbare losmethoden kunnen worden teruggewonnen. Deze ladingrestanten mogen geen stoffen bevatten die geclassificeerd zijn als schadelijk voor het mariene milieu, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.
 - .4. Dierlijke kadavers dienen zo ver als mogelijk van het dichtstbijzijnde land te worden geloosd, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.
2. Schoonmaakmiddelen of additieven in waswater van de laadruimen, dekken en buitenoppervlakken mogen in zee worden geloosd, maar deze stoffen mogen niet schadelijk zijn voor het mariene milieu, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.
3. Wanneer vuilnis is vermengd met of verontreinigd door andere stoffen waarvan de lozing verboden of aan andere vereisten gebonden is, zijn de strengere vereisten van toepassing.

Voorschrift 5. Bijzondere vereisten voor het lozen van vuilnis vanaf vaste of drijvende platforms

1. Behoudens de bepalingen van paragraaf 2 van dit voorschrift, is het verboden vuilnis in zee te lozen vanaf vaste of drijvende platforms alsmede vanaf alle andere schepen die zich naast of binnen 500 meter van dergelijke platforms bevinden.

2. Er mogen wel voedselresten in zee worden geloosd vanaf vaste of drijvende platforms die zich op meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land bevinden en vanaf alle andere schepen die zich naast of binnen 500 meter van dergelijke platforms bevinden, op voorwaarde dat de voedselresten door een afbreek- of maalinstallatie zijn gevoerd. Deze afgebroken of gemalen voedselresten dienen een rooster met gaten van maximaal 25 mm doorsnee te kunnen passeren.

Voorschrift 6. Lozen van vuilnis binnen bijzondere gebieden

1. Het lozen van het onderstaande vuilnis in zee binnen bijzondere gebieden is uitsluitend toegestaan wanneer het schip onderweg is en op de volgende wijze:

.1. Het lozen in zee van voedselresten geschiedt zo ver mogelijk van het dichtstbijzijnde land, en in elk geval niet minder dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land of de dichtstbijzijnde ijsplaat. Voedselresten dienen te worden afgebroken of vermalen en dienen een rooster met gaten van maximaal 25 mm doorsnee te kunnen passeren. Voedselresten mogen niet verontreinigd zijn door een andere soort vuilnis. Het lozen van meegebrachte gevogelteproducten, waaronder pluimvee en delen daarvan, is niet toegestaan in het Antarctisch gebied tenzij deze door behandeling steriel zijn gemaakt.

.2. Het lozen van ladingrestanten die niet met algemeen beschikbare losmethoden kunnen worden teruggewonnen, indien aan alle volgende vereisten wordt voldaan:

.1. Ladingrestanten, schoonmaakmiddelen of additieven, die in het waswater van laadruimen zijn opgenomen, bevatten geen stoffen die geclassificeerd zijn als schadelijk voor het mariene milieu, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren;

.2. Zowel de haven van vertrek als de volgende haven van bestemming bevinden zich binnen het bijzonder gebied en het schip vaart tussen deze havens niet buiten het bijzondere gebied;

.3. Er zijn geen toereikende ontvangstinstallaties beschikbaar in deze havens, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren; en

.4. Wanneer aan de vereisten van de subparagrafen 2.1, 2.2 en 2.3 van deze paragraaf is voldaan, moet het waswater van de laadruimen dat restanten bevat zo ver als mogelijk van het dichtstbijzijnde land of de dichtstbijzijnde ijsplaat worden geloosd en in ieder geval niet minder dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land of de dichtstbijzijnde ijsplaat.

2. Schoonmaakmiddelen of additieven die zijn opgenomen in het waswater van dekken en buitenoppervlakken mogen in zee worden geloosd, maar uitsluitend indien deze stoffen niet schadelijk zijn voor het mariene milieu, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.

3. De volgende regels (in aanvulling op de regels van paragraaf 1 van dit voorschrift) zijn van toepassing op het Antarctisch gebied:

- .1. Elke partij met havens van waaruit schepen vertrekken op weg naar, of waarin schepen aankomen vanuit, het Antarctisch gebied, verplicht zich ertoe zodra praktisch uitvoerbaar toereikende installaties aan te leggen voor de ontvangst van alle vuilnis van alle schepen, zonder onnodig oponthoud te veroorzaken en overeenkomstig de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.
 - .2. Elke partij waarborgt dat alle schepen die gerechtigd zijn onder haar vlag te varen, voordat deze het Antarctisch gebied binnenvaren, over voldoende capaciteit aan boord beschikken voor het bewaren van alle vuilnis tijdens hun verblijf in het gebied en dat deze schepen voorzieningen hebben getroffen om dit vuilnis bij een ontvangstinstallatie af te geven nadat zij het gebied hebben verlaten.
4. Wanneer vuilnis is vermengd met of verontreinigd door andere stoffen waarvan de lozing verboden of aan andere vereisten gebonden is, zijn de strengere vereisten van toepassing.

Voorschrift 7. Uitzonderingen

1. De voorschriften 3, 4, 5 en 6 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:
 - .1. het lozen van vuilnis van een schip indien dit noodzakelijk is teneinde de veiligheid van een schip en de opvarenden te waarborgen of om mensenlevens op zee te redden; of
 - .2. het onbedoelde verlies van vuilnis als gevolg van schade aan een schip of zijn uitrusting, mits alle redelijke voorzorgsmaatregelen zijn getroffen vóór en na het optreden van de schade teneinde het onbedoelde verlies te voorkomen of tot een minimum te beperken; of
 - .3. het onbedoelde verlies van vistuig van een schip, mits alle redelijke voorzorgen zijn genomen om dit verlies te voorkomen; of
 - .4. het lozen van vistuig van een schip met het oog op de bescherming van het mariene milieu of de veiligheid van het schip of zijn bemanning.
2. Uitzondering voor schepen onderweg
 - .1. De vereisten in de voorschriften 4 en 6 voor schepen die onderweg zijn, zijn niet van toepassing op het lozen van voedselresten wanneer duidelijk is dat het aan boord houden van deze voedselresten een direct risico voor de gezondheid van de opvarenden oplevert.

Voorschrift 8. Ontvangstinstallaties

1. Elke partij verbindt zich ertoe te waarborgen dat havens en laad- en losplaatsen zijn voorzien van toereikende installaties voor het in ontvangst nemen van vuilnis, zonder onnodig oponthoud van schepen te veroorzaken, volgens de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.
2. Ontvangstinstallaties binnen bijzondere gebieden
 - .1. Elke partij wier kustlijn grenst aan een bijzonder gebied verbindt zich ertoe te waarborgen dat zo spoedig mogelijk alle havens en laad- en losplaatsen binnen het bijzondere gebied worden voorzien van toereikende

ontvangstinstallaties, rekening houdend met de behoeften van schepen die in deze gebieden geëxploiteerd worden.

- .2. Elke betrokken partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen die zijn getroffen ingevolge paragraaf 2.1 van dit voorschrift. Na ontvangst van voldoende kennisgevingen stelt de Organisatie een datum vast waarop de vereisten van voorschrift 6 van deze Bijlage ten aanzien van het betrokken gebied van kracht dienen te worden. De Organisatie stelt alle partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de vastgestelde datum. Tot de aldus vastgestelde datum dienen schepen die in een bijzonder gebied varen te voldoen aan de vereisten van voorschrift 4 van deze Bijlage wat betreft lozingen buiten bijzondere gebieden.

2bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van de leden 1 en 2.1 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
- .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
- .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.

3. Elke partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de installaties die ingevolge de bepalingen van dit voorschrift zijn aangebracht, als ontoereikend worden aangemerkt, waarna de Organisatie de betrokken Verdragsluitende Partijen op de hoogte stelt.

Voorschrift 9. Havenstaatcontrole op operationele vereisten

- 1.** Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere partij wordt onderworpen aan inspectie door ambtenaren die door bedoelde partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of voldaan is aan de in deze Bijlage bedoelde operationele vereisten, wanneer er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord dienen te worden toegepast om verontreiniging door vuilnis te voorkomen.
- 2.** In de omstandigheden bedoeld in de eerste paragraaf van dit voorschrift, neemt de partij de noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart totdat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.
- 3.** De procedures betreffende havenstaatcontrole voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.

4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde operationele vereisten aan boord controleert, worden beperkt.

Voorschrift 10. Plakkaten, vuilnisbeheerplannen en het bijhouden van het vuilnisjournaal

1.

.1. Elk schip met een lengte over alles van 12 meter of meer en elk vast of drijvend platform dient plakkaten te tonen die de bemanning en de passagiers informeren over de lozingsvoorwaarden in de voorschriften 3, 4, 5 en 6 van deze Bijlage, voor zover van toepassing.

.2. De Informatie op de plakkaten wordt geschreven in de werktal van de bemanning van het schip en, ten aanzien van schepen die reizen maken naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere partijen bij het Verdrag, tevens in het Engels, Frans of Spaans.

2. Ieder schip met een brutotonnage van 100 of meer en ieder schip dat gecertificeerd is 15 personen of meer te vervoeren alsmede vaste of drijvende platforms moeten een vuilnisbeheerplan hebben, dat de bemanning dient na te komen. Dit plan voorziet in schriftelijke procedures voor het minimaliseren, verzamelen, opslaan, verwerken en verwijderen van vuilnis, met inbegrip van het gebruik van de uitrusting aan boord. In het plan worden tevens de persoon of personen aangewezen die belast zijn met de uitvoering van het plan. Een dergelijk plan dient in overeenstemming te zijn met de richtsnoeren die zijn ontwikkeld door de Organisatie² en dient te zijn geschreven in de werktal van de bemanning.

3. Ieder schip met een brutotonnage van 400 of meer en ieder schip dat gecertificeerd is om 15 personen of meer te vervoeren en dat reizen maakt naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van een andere partij bij het Verdrag en elk vast of drijvend platform dient te zijn voorzien van een vuilnisjournaal. Het vuilnisjournaal dient, hetzij als onderdeel van het scheepsjournaal, hetzij anderszins, te zijn ingericht volgens het model zoals aangegeven in het aanhangsel bij deze Bijlage:

.1. Elke lozing in zee of naar een ontvangstinstallatie of een volledige verbranding dient onmiddellijk te worden aangetekend in het vuilnisjournaal, en deze aantekening dient te worden ondertekend op de datum van de lozing of verbranding door de verantwoordelijke officier. Elke ingevulde bladzijde van het vuilnisjournaal dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. De aantekeningen in het vuilnisjournaal dienen ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn de aantekeningen in die taal doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid;

.2. De aantekening van elke lozing of verbranding omvat mede de datum en het tijdstip, de positie van het schip, de categorie van het vuilnis en de geschatte geloosde of verbrande hoeveelheid;

.3. Het vuilnisjournaal dient aan boord van het schip of het vaste of drijvende platform te worden bewaard en op een plaats waar het direct beschikbaar is voor inspectie op elk redelijk tijdstip. Het document dient gedurende een termijn van ten minste twee jaar na de laatste aantekening te worden bewaard;

.4. In geval van lozing of onbedoeld verlies als bedoeld in voorschrift 7 van deze Bijlage dient in het vuilnisjournaal of, bij schepen van minder dan 400 brutoton in het scheepsjournaal, een aantekening te worden gemaakt van de locatie, de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing of het verlies geschiedde en welke redelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen om een dergelijke lozing of dergelijk verlies te voorkomen of tot een minimum te beperken.

4. De Administratie kan ontheffing verlenen van de eisen voor vuilnisjournaals voor:

.1. schepen die reizen maken van een (1) uur of korter en die gecertificeerd zijn 15 personen of meer te vervoeren; of

.2. vaste of drijvende platforms.

5. De bevoegde autoriteit van de Regering van een partij bij het Verdrag kan het vuilnisjournaal of het scheepsjournaal controleren aan boord van elk schip waarop dit voorschrift van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift maken van elke aantekening in deze journaals, en van de kapitein van het schip verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de betreffende aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het vuilnisjournaal of het scheepsjournaal van het schip heeft gewaarmerkt, dient bij alle gerechtelijke procedures te worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De inspectie van een vuilnisjournaal of scheepsjournaal en de vervaardiging van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde autoriteit ingevolge deze paragraaf dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder voor het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

6. Het onbedoelde verlies of lozen van vistuig zoals voorzien in de voorschriften 7.1.3 en 7.1.3bis dat een ernstige bedreiging vormt voor het mariene milieu of de scheepvaart wordt gemeld aan de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, en, wanneer het verlies of lozen plaatsvindt in wateren die vallen onder de rechtsmacht van een kuststaat, tevens aan deze kuststaat.

HOOFDSTUK 2. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DEZE BIJLAGE

Voorschrift 11. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 12. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
4. De audit van alle partijen:
 - .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
 - .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Aanhangsel Model van het vuilnisjournaal

Naam van het schip:

Onderscheidingsnummer of -letters:

IMO-nr.:

Periode: Van: Tot:

1. Inleiding

In overeenstemming met voorschrift 10 van Bijlage V van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (MARPOL) dient een journaal te worden bijgehouden van elke lozing of voltooide verbranding. Dit omvat mede lozingen op zee, afvoer naar ontvangstinstallaties of naar andere schepen, alsmede het onbedoelde verlies van vuilnis.

2. Vuilnis en vuilnisbeheer

Vuilnis omvat alle soorten voedselresten, huishoudelijk afval en afval uit de bedrijfsvoering, alle plastic, ladingrestanten, bak- en braadolie, vistuig en dierlijke kadavers, ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van het schip en die vermoedelijk voortdurend of regelmatig worden verwijderd van het schip, met uitzondering van de stoffen omschreven of opgesomd in andere Bijlagen bij dit Verdrag. Onder vuilnis wordt niet verstaan verse vis en gedeelten daarvan, die zijn ontstaan als gevolg van visactiviteiten tijdens de reis of die het resultaat zijn van werkzaamheden op het gebied van aquacultuur die met zich meebrengen dat vis, met inbegrip van schaaldieren, vervoerd dient te worden om in de faciliteit voor aquacultuur geplaatst te worden en dat geoogste vis, met inbegrip van schaaldieren, van deze faciliteiten naar wal vervoerd dient te worden ter verwerking.

Voor relevante informatie dient tevens te worden verwezen naar de Richtsnoeren voor de toepassing van Bijlage V van MARPOL.

3. Beschrijving van het vuilnis

Vuilnis wordt als volgt in categorieën gegroepeerd ten behoeve van het vuilnisjournaal (of het scheepsjournaal):

- A.** Plastic
- B.** Voedselresten
- C.** Huishoudelijk afval
- D.** Bak- en braadolie
- E.** Asresten van de verbrandingsoven
- F.** Afval uit de bedrijfsvoering
- G.** Ladingrestanten
- H.** Dierlijke kadavers
- I.** Vistuig

4. Aantekeningen in het vuilnisjournaal

4.1. Elk van de volgende gebeurtenissen dient te worden aangetekend in het vuilnisjournaal:

4.1.1. Wanneer vuilnis wordt afgevoerd naar een ontvangstinstallatie aan wal of naar andere schepen:

- .1.** De datum en het tijdstip van afvoer
- .2.** De haven of installatie, of de naam van het schip
- .3.** De categorieën van afgevoerd vuilnis
- .4.** De geschatte hoeveelheid voor elke categorie in m³
- .5.** De handtekening van de officier verantwoordelijk voor de handeling.

4.1.2. Wanneer vuilnis wordt verbrand:

- .1.** De datum en het tijdstip van het begin en het einde van de verbranding
- .2.** De positie van het schip (breedte- en lengtegraad) bij het begin en het einde van de verbranding
- .3.** De categorieën van verbrand vuilnis
- .4.** De geschatte hoeveelheid in m³
- .5.** De handtekening van de officier verantwoordelijk voor de handeling.

4.1.3. Wanneer vuilnis in zee wordt geloosd in overeenstemming met de voorschriften 4, 5 of 6 van Bijlage V van MARPOL;

- .1.** De datum en het tijdstip van lozing

- .2. De positie van het schip (breedte- en lengtegraad)

NB. Bij het lozen van ladingrestanten dient de positie van het schip bij het begin en het einde van de lozing te worden vermeld.

- .3. De categorie van geloosd vuilnis

- .4. De geschatte hoeveelheid voor elke categorie in m³

- .5. De handtekening van de officier verantwoordelijk voor de handeling.

4.1.4. Onbedoelde of andere uitzonderlijke lozing of verlies van afval in zee, met inbegrip van lozing in overeenstemming met voorschrift 7 van Bijlage V bij MARPOL:

- .1. De datum en het tijdstip van het voorval

- .2. De haven of positie van het schip op het tijdstip van het voorval (breedte- en lengtegraad en waterdiepte indien bekend)

- .3. De categorie van geloosd of verloren vuilnis

- .4. De geschatte hoeveelheid voor elke categorie in m³

- .5. De redenen voor het lozen of het verlies en algemene opmerkingen.

4.2. Hoeveelheid vuilnis

De hoeveelheid vuilnis aan boord dient te worden geschat in kubieke meter, indien mogelijk per afzonderlijke categorie. Het vuilnisjournaal bevat veel verwijzingen naar de geschatte hoeveelheid vuilnis. Onderkend wordt dat de nauwkeurigheid van de geschatte hoeveelheden vuilnis aan interpretatie onderhevig is. Volumeschattingen zullen uiteenlopen vóór en na de verwerking. Bij bepaalde verwerkingsprocedures kan mogelijk geen gebruikelijke volumeschatting plaatsvinden, bijv. bij de continue verwerking van voedselresten. Dergelijke factoren behoren in aanmerking te worden genomen wanneer aantekeningen in een journaal worden gemaakt en geïnterpreteerd.

JOURNAAL VAN VUILNISLOZINGEN

Naam van het schip:

Onderscheidingsnummer of -letters:

IMO-nr.:

Vuilniscategorieën:

- A. Plastic
- B. Voedselresten
- C. Huishoudelijk afval (bijvoorbeeld papierproducten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk, etc.)
- D. Bak- en braadolie
- E. Asresten van de verbrandingsoven
- F. Afval uit de bedrijfsvoering

- G. Ladingrestanten
- H. Dierlijke kadavers
- I. Vistuig

NIEUWE LAYOUT TABEL ALS VOLGT:

Datum/ Tijdstip	Positie van het schip/opmerking en (bijv. onbedoeld verlies)	Categorie	Geschatte geloosde of verbrande hoeveelheid	Op zee	Naar ontvangst -installatie	Verbranding	Certificering/ Ondertekening

Handtekening van de kapitein: Datum:

Bijlage VI. Voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Toepassing

De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald in de voorschriften 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 en 22 van deze Bijlage.

Voorschrift 2. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

1. wordt onder *Bijlage* verstaan Bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (MARPOL), zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij van 1978, en zoals gewijzigd bij het Protocol van 1997, zoals gewijzigd door de Organisatie, op voorwaarde dat deze wijzigingen worden aangenomen en van kracht worden overeenkomstig het bepaalde in artikel 16 van dit Verdrag.
2. wordt onder een *soortgelijk bouwstadium* verstaan het stadium waarin:
 - .1. de bouw specifiek voor een bepaald schip aanvangt; en
 - .2. is begonnen met de montage van dat schip, omvattende ten minste 50 ton of één procent van de geschatte massa van alle bouw materiaal, naar gelang van welke van beide het minst is.

3. wordt onder *verjaardatum* verstaan de dag en de maand van elk jaar overeenkomend met de datum waarop het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging verstrijkt.
4. wordt onder *beheersingshulpvoorziening* verstaan een systeem, functie of beheersingsstrategie die op een scheepsdieselmotor is geïnstalleerd om de motor en/of de hulpapparatuur te beschermen tegen bedrijfsomstandigheden die tot beschadiging of uitval kunnen leiden of om het starten van de motor te vergemakkelijken. Een beheersingshulpvoorziening kan eveneens een strategie of maatregel zijn waarvan afdoende is aangetoond dat zij geen manipulatievoorziening is.
5. wordt *doorlopende toevoer* omschreven als het proces waarbij afval zonder menselijke tussenkomst naar een verbrandingskamer wordt gevoerd, terwijl de verbrandingsinrichting zich in de normale bedrijfstoestand bevindt met een bedrijfstemperatuur in de verbrandingskamer tussen 850°C en 1200°C.
6. wordt onder *manipulatievoorziening* verstaan een voorziening die werkingsvariabelen (bijv. toerental van de motor, temperatuur, inlaatdruk of een andere parameter) meet of met een sensor bepaalt of daarop reageert voor het op zodanige wijze activeren, moduleren, vertragen of uitschakelen van een onderdeel of het functioneren van het emissiebeheersingssysteem, dat de doeltreffendheid van het emissiebeperkingssysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij normaal gebruik kunnen optreden, tenzij het gebruik van een dergelijke voorziening grotendeels in aanmerking wordt genomen in de toegepaste testprocedures voor emissiecertificatie.
7. wordt onder *emissie* verstaan elk vrijkomen vanaf schepen in de atmosfeer of de zee van stoffen die onder de beheersing uit hoofde van deze Bijlage vallen.
8. wordt onder *gebied voor emissiebeheersing* verstaan een gebied waar aanneming van bijzondere verplichte maatregelen voor emissies door schepen vereist is teneinde luchtverontreiniging door NO_x, SO_x en fijnstof of een combinatie ervan en de daarmee gepaard gaande schadelijke invloed op de volksgezondheid en het milieu te voorkomen, beperken en beheersen. Gebieden voor emissiebeheersing omvatten de gebieden genoemd in of aangewezen conform de voorschriften 13 en 14 van deze Bijlage.
9. wordt onder *brandstofolie* verstaan brandstof geleverd aan en gebruikt voor verbrandingsdoeleinden voor de voorstuwing of bedrijfsdoeleinden aan boord van een schip, met inbegrip van destillaten en residuale brandstof.
10. wordt onder *brutotonnage* verstaan de brutotonnage berekend in overeenstemming met de voorschriften inzake tonnagemetingen vervat in Bijlage 1 bij het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk opvolgend verdrag.
11. wordt onder *installaties* met betrekking tot voorschrift 12 van deze Bijlage verstaan de installatie van systemen, uitrusting, met inbegrip van draagbare brandblusvoorzieningen, isolatie of ander materiaal op een schip, echter met uitzondering van het herstel of opnieuw vullen van eerder geïnstalleerde

systemen, uitrusting, isolatie of ander materiaal of het opnieuw vullen van draagbare brandblusvoorzieningen.

- 12.** wordt onder *geïnstalleerde motor* verstaan een scheepsdieselmotor die geïnstalleerd is of dient te worden op een schip, met inbegrip van verplaatsbare hulpscheepsdieselmotoren mits het brandstoftoevoer-, koelings- of uitlaatsysteem vast onderdeel uitmaakt van het schip. Een brandstoftoevoersysteem wordt uitsluitend als een vast onderdeel van het schip aangemerkt indien het duurzaam verbonden is met het schip. Deze omschrijving omvat mede scheepsdieselmotoren die worden gebruikt ter aanvulling of versterking van de geïnstalleerde capaciteit van het schip en beoogd zijn als een integrerend onderdeel ervan.
- 13.** wordt onder *abnormale emissiebeheersingsstrategie* verstaan elke strategie of maatregel die wanneer het schip onder normale bedrijfsomstandigheden wordt bestuurd de doelmatigheid van het emissiebeperkingssysteem beperkt tot een niveau onder dat hetgeen verwacht wordt bij de van toepassing zijnde emissietestprocedures.
- 14.** wordt onder *scheepsdieselmotor* verstaan een interne-zuigerverbrandingsmotor die op vloeibare brandstoffen of dual fuel functioneert en waarop voorschrift 13 van deze Bijlage van toepassing is, met inbegrip van eventueel toegepaste drukvullings- of compoundsystemen.
- 15.** wordt onder de *NO_x Technische Code* verstaan de Technische code inzake de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren, aangenomen bij resolutie 2 van de MARPOLconferentie van 1997, zoals gewijzigd door de Organisatie, op voorwaarde dat deze wijzigingen worden aangenomen en van kracht worden in overeenstemming met het bepaalde in artikel 16 van dit Verdrag.
- 16.** worden onder *ozonafbrekende stoffen* verstaan de gereguleerde stoffen omschreven in artikel 1, vierde lid, van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken, 1987, genoemd in Bijlage A, B, C of E bij genoemd Protocol zoals van kracht ten tijde van de toepassing of uitlegging van deze Bijlage.

Ozonafbrekende stoffen die aan boord van schepen kunnen worden aangetroffen omvatten, maar zijn niet beperkt tot:

halon 1211 broomchloordifluormethaan

halon 1301 broomtrifluormethaan

halon 2402 1, 2-dibroom-1, 1, 2, 2-tetrafluorethaan (ook bekend als halon 114B2)

CFK-11 trichloorfluormethaan

CFK-12 dichloordifluormethaan

CFK-113 1, 1, 2 – trichloor – 1, 2, 2 – trifluorethaan

CFK-114 1, 2 – dichloor – 1, 1, 2, 2 – tetrafluorethaan

CFK-115 chloorpentafluorethaan

- 17.** wordt onder *verbranding aan boord* verstaan de verbranding van afval of andere stoffen aan boord van een schip, indien dit afval of deze andere stoffen zijn ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van dat schip.
- 18.** wordt onder *verbrandingsinstallatie aan boord* verstaan een voorziening ontworpen met verbranding als primair doel.
- 19.** worden onder *schepen die worden gebouwd* verstaan schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.
- 20.** wordt onder *oliehoudend slik* verstaan slik uit de afscheiders voor brandstof of smeerolie, afgewerkte smeerolie uit hoofd- of hulpwerktuigen, of afgewerkte olie uit lenswaterafschers, apparatuur voor het filtreren van olie of lekbakken.
- 21.** wordt onder *tankschip* in verband met voorschrift 15 verstaan een olietankschip als omschreven in voorschrift 1 van Bijlage I of een chemicaliëntankschip als omschreven in voorschrift 1 van Bijlage II bij dit Verdrag.

Voor de toepassing van Hoofdstuk 4:

- 22.** wordt onder *bestaand schip* verstaan een schip dat geen nieuw schip is.
- 23.** wordt onder *nieuw schip* verstaan een schip:
 - .1.** waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 januari 2013; of
 - .2.** waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 2013; of
 - .3.** waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 juli 2015.
- 24.** wordt onder *belangrijke wijziging* in verband met Hoofdstuk 4 verstaan een wijziging van een schip:
 - .1.** waardoor de afmetingen, het laadvermogen of het motorvermogen van het schip in belangrijke mate veranderen; of
 - .2.** waardoor het type van het schip verandert; of
 - .3.** waarmee, naar het oordeel van de Administratie, voornamelijk beoogd wordt de levensduur van het schip te verlengen; of
 - .4.** waardoor het schip anderszins zodanig verandert dat het, indien het een nieuw schip zou betreffen, zou worden onderworpen aan de relevante bepalingen van dit Verdrag die niet op een bestaand schip van toepassing zijn; of
 - .5.** waardoor de energie-efficiëntie van het schip in belangrijke mate verandert en die gepaard gaat met aanpassingen waardoor het schip de van toepassing zijnde vereiste EEDI, zoals vervat in voorschrift 21, zou kunnen overschrijden.
- 25.** wordt onder *bulkcarrier* verstaan een schip dat hoofdzakelijk bedoeld is voor het vervoer van droge lading in bulk, met inbegrip van scheepstypen als ertsschepen

zoals omschreven in SOLAS Hoofdstuk XII, voorschrift 1, maar uitgezonderd combinatietankers.

26. wordt onder *gastanker* in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een vrachtschip, niet zijnde een lng-tanker als omschreven in paragraaf 38 van dit voorschrift, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar gemaakt gas.
27. wordt onder *tankschip* in verband met Hoofdstuk 4 verstaan een olietankschip zoals omschreven in voorschrift 1 van MARPOL Bijlage I of een chemicaliëntankschip of NLS-tankschip zoals omschreven in voorschrift 1 van MARPOL Bijlage II.
28. wordt onder *containerschip* verstaan een schip dat uitsluitend ontworpen is voor het vervoer van containers in laadruimen of aan dek.
29. wordt onder *algemeen vrachtschip* verstaan een schip met een of meerdere dekken dat hoofdzakelijk ontworpen is voor het vervoer van algemene lading. Onder deze begripsomschrijving vallen geen gespecialiseerde droge-ladingschepen, die niet zijn opgenomen in de berekening van de referentielijnen voor algemene vrachtschepen, te weten vrachtschepen voor vee, lichterschepen, zwaartransportschepen, jachttransportschepen en schepen voor het vervoer van splijtstoffen.
30. wordt onder *koelschip* verstaan een schip dat uitsluitend ontworpen is voor het vervoer van gekoelde lading in laadruimen.
31. wordt onder *combinatietanker* verstaan een schip dat ontworpen is om 100% van zijn draagvermogen te gebruiken voor het vervoer van zowel vloeibare als droge bulkloading.
32. wordt onder *passagiersschip* verstaan een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert.
33. wordt onder *rorovrachtschip* (vrachtschip voor voertuigen) verstaan een rij-op-rij-af-vrachtschip met meerdere dekken dat ontworpen is voor het vervoer van lege voertuigen en vrachtvoertuigen.
34. wordt onder *rorovrachtschip* verstaan een schip ontworpen voor het vervoer van rij-op-rij-af-ladingvervoerseenheden.
35. wordt onder *roropassagiersschip* verstaan een passagiersschip met rij-op-rij-af-aadruimen.
36. wordt onder *bereikte EEDI* verstaan de EEDI-waarde die door een individueel schip wordt behaald in overeenstemming met voorschrift 20 van Hoofdstuk 4.
37. wordt onder *vereiste EEDI* verstaan de maximumwaarde van de bereikte EEDI die ingevolge voorschrift 21 van Hoofdstuk 4 is toegestaan voor het specifieke scheepstype en de omvang.

- 38.** wordt onder *Ing-tanker* in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een vrachtschip gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakt aardgas (Ing).
- 39.** wordt onder *cruiseschip* in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een passagiersschip zonder ladingdek dat uitsluitend is ontworpen voor het commercieel vervoer van passagiers in overnachtingsaccommodaties tijdens een zeereis.
- 40.** wordt onder *conventionele voortstuwing* in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een voortstuwingsmethode waarbij de primaire aandrijving wordt gevormd door een of meer hoofdzuigerverbrandingsmotoren die rechtstreeks of via een versnellingsbak gekoppeld zijn aan een aandrijfjas.
- 41.** wordt onder *niet-conventionele voortstuwing* in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een voortstuwingsmethode anders dan conventionele voortstuwing, met inbegrip van diesel-elektrische voortstuwing, voortstuwing met turbines en hybride voortstuwing.
- 42.** wordt onder *vrachtschip* dat in staat is ijs te breken in verband met Hoofdstuk 4 van deze Bijlage verstaan een vrachtschip dat is ontworpen om zelfstandig ijslagen te breken met een snelheid van ten minste 2 knopen waarbij de ijslaag een dikte heeft van 1.0 meter of meer en een buigsterkte van ten minste 500 kPa.
- 43.** wordt onder een schip *opgeleverd* op of na 1 september 2019 verstaan een schip:
- .1.** waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 september 2015; of
 - .2.** waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 maart 2016; of
 - .3.** waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 september 2019.

Voor de toepassing van deze Bijlage:

- 44.** wordt onder *Audit* verstaan: een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
- 45.** wordt onder *Auditprogramma* verstaan: het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
- 46.** wordt onder *Implementatiecode* verstaan: de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
- 47.** wordt onder *Auditnorm* verstaan: de Implementatiecode.

Voorschrift 3. Uitzonderingen en vrijstellingen

Algemeen

- 1.** De voorschriften van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

- .1.** elke emissie die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden; of
- .2.** elke emissie ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:
 - .2.1.** mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de emissie alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de emissie te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
 - .2.2.** uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan.

Testen en onderzoek op het gebied van emissiebeheersingstechnologieën op schepen

2. De Administratie van een Partij kan in samenwerking met andere Administraties als dat van toepassing is, een schip vrijstellen van specifieke bepalingen van deze Bijlage ten behoeve van de uitvoering van testen en onderzoek voor de ontwikkeling van emissiereductie- en beheersingstechnologieën alsmede ontwerpprogramma's voor scheepsmotoren. Dergelijke vrijstellingen worden uitsluitend verleend indien de toepassing van specifieke bepalingen van de Bijlage of de herziene NO_x Technische Code 2008 ten koste zou gaan van onderzoek naar de ontwikkeling van dergelijke technologieën of programma's. Een dergelijke vrijstelling wordt slechts verleend voor het minimum aantal benodigde schepen, waarbij de volgende voorwaarden van toepassing zijn:

- .1.** voor scheepsdieselmotoren met een cilinderinhoud van ten hoogste 30 liter, waarbij de test op zee ten hoogste 18 maanden mag duren. Indien meer tijd vereist is, kan of kunnen de Administratie of Administraties die vrijstelling verleent of verlenen een verlenging toestaan met eenmaal 18 maanden; of
- .2.** voor scheepsdieselmotoren met een cilinderinhoud van 30 liter of meer mag een test of onderzoek ten hoogste 5 jaar duren en dient de voortgang bij elk tussentijds onderzoek te worden getoetst door de Administratie of Administraties die de vrijstelling heeft of hebben verleend. Op grond van deze toetsing kan de vrijstelling worden ingetrokken indien de test of het onderzoek niet voldeed aan de voorwaarden voor de vrijstelling of indien wordt vastgesteld dat de technologie of het programma naar verwachting geen doeltreffende resultaten zal opleveren voor de beperking en beheersing van emissies door schepen. Indien de toetsende Administratie of Administraties vaststelt of vaststellen dat meer tijd nodig is voor een test of onderzoek met een bepaalde technologie of bepaald programma kan de vrijstelling met ten hoogste vijf jaar worden verlengd.

Emissies bij de bewerking van minerale rijkdommen uit de zeebodem

- 3.1** Emissies die direct voortvloeien uit de exploratie, exploitatie en de bijbehorende buitengaatsse bewerking van minerale rijkdommen uit de zeebodem zijn, overeenkomstig artikel 2, derde lid, onderdeel b, onder ii, van dit Verdrag, vrijgesteld van de bepalingen van deze Bijlage. Dergelijke emissies omvatten het volgende:

- .1. emissies die voortvloeien uit de verbranding van stoffen die uitsluitend en direct het gevolg zijn van de exploratie, exploitatie en de bijbehorende buitengaats bewerking van minerale rijkdommen uit de zeebodem, met inbegrip van maar niet beperkt tot het affakkelen van koolwaterstoffen en de verbranding van boorgruis, slijk en/of stimuleringsspoelingen bij de afwerking van de put en testoperaties en het affakkelen als gevolg van het spoelen naar de oppervlakte;
- .2. het vrijkomen van gassen en vluchtige stoffen die worden meegevoerd met boorspoelingen en gruis;
- .3. emissies die uitsluitend en direct verband houden met de bewerking, behandeling of opslag van mineralen uit de zeebodem; en
- .4. emissies van scheepsdieselmotoren die uitsluitend worden gebruikt voor de exploratie, exploitatie en de bijbehorende buitengaats bewerking van minerale rijkdommen uit de zeebodem.

3.2 De vereisten van voorschrift 18 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het gebruik van koolwaterstoffen die ter plaatse worden geproduceerd en vervolgens worden gebruikt als brandstof, indien goedgekeurd door de Administratie.

Voorschrift 4. Gelijkwaardige voorzieningen

1. De Administratie van een Partij kan toestaan dat installaties, materialen, middelen of toestellen worden aangebracht op een schip of dat er andere procedures, brandstofolie of methodes worden gebruikt dan degene die worden vereist door deze Bijlage, indien dergelijke installaties, materialen, middelen of toestellen, procedures, brandstofolie of methoden wat betreft emissiebeperking ten minste even doeltreffend zijn als degene die door deze Bijlage, met inbegrip van de normen vervat in de voorschriften 13 en 14, worden vereist.

2. De Administratie van een Partij die het aanbrengen in een schip toestaat van andere installaties, materialen, middelen of toestellen of andere procedures, brandstofolie of methodes dan degene die in deze Bijlage worden vereist, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen vervolgens aan de Partijen.

3. De Administratie van een Partij neemt eventueel door de Organisatie ontwikkelde relevante richtlijnen met betrekking tot de in dit voorschrift voorziene gelijkwaardige voorzieningen in aanmerking.

4. De Administratie van een Partij die het gebruik van een gelijkwaardige voorziening als omschreven in het eerste lid van dit voorschrift toestaat, spant zich in om schade aan het milieu, de volksgezondheid, goederen of hulpmiddelen van die of andere Staten te voorkomen.

HOOFDSTUK 2. ONDERZOEK, CERTIFICERING EN CONTROLEMIDDELEN

Voorschrift 5. Onderzoeken

1. Ieder schip met een brutotonnage van 400 of meer, alsmede iedere vaste en drijvende boorinstallatie en ander platform wordt onderworpen aan de hieronder aangegeven onderzoeken teneinde te waarborgen dat aan Hoofdstuk 3 wordt voldaan:

.1. Een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat vereist volgens voorschrift 6 van deze Bijlage voor de eerste maal wordt afgegeven. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van Hoofdstuk 3;

.2. Een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 9.2, 9.5, 9.6 of 9.7 van deze Bijlage van toepassing is. Dit hernieuwde onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van Hoofdstuk 3;

.3. Een tussentijds onderzoek binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, dat in de plaats treedt van een van de jaarlijkse onderzoeken voorgeschreven in paragraaf 1.4 van dit voorschrift. Het tussentijdse onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de uitrusting en voorzieningen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van Hoofdstuk 3 en in goede bedrijfstoestand verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het IAPP-certificaat afgegeven krachtens voorschrift 6 of 7 van deze Bijlage;

.4. Een jaarlijks onderzoek binnen drie maanden voor of na elke verjaardatum van het certificaat, met inbegrip van een algemene inspectie van de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen bedoeld in paragraaf 1.1 van dit voorschrift, teneinde vast te stellen dat de toestand ervan is gehandhaafd in overeenstemming met paragraaf 5 van dit voorschrift en dat zij geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip bestemd is. Deze jaarlijkse onderzoeken worden aangetekend op het IAPP-certificaat afgegeven krachtens voorschrift 6 of 7 van deze Bijlage; en

.5. Een algeheel of gedeeltelijk aanvullend onderzoek dat, al naargelang de omstandigheden, dient te worden uitgevoerd na een belangrijke reparatie of vervanging als voorgeschreven in paragraaf 5 van dit voorschrift of na een reparatie naar aanleiding van in paragraaf 6 van dit voorschrift voorgeschreven onderzoeken. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de noodzakelijke reparaties of vervangingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de deskundigheid waarmee zij zijn uitgevoerd in alle opzichten toereikend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de voorschriften van Hoofdstuk 3.

2. In het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 400, kan de Administratie passende maatregelen vaststellen teneinde te waarborgen dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van Hoofdstuk 3 wordt voldaan.

3. Onderzoeken van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie.

- .1.** De Administratie kan de onderzoeken evenwel toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde inspecteurs, hetzij aan door haar erkende organisaties. Deze organisaties dienen te voldoen aan de door de Organisatie aangenomen richtlijnen.
 - .2.** Het onderzoek van de scheepsdieselmotoren en uitrusting ten behoeve van naleving van voorschrift 13 van deze Bijlage wordt uitgevoerd in overeenstemming met de herziene NOx Technische Code 2008;
 - .3.** Wanneer een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie vaststelt dat de toestand van de uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat, dient deze te verzekeren dat hierin verbetering wordt gebracht en te zijner tijd de Administratie in te lichten. Indien dergelijke verbeteringen niet worden aangebracht, wordt het certificaat door de Administratie ingetrokken. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen ook de bevoegde autoriteiten van de havenstaat onverwijld te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat heeft ingelicht, dient de Regering van die havenstaat deze ambtenaar, inspecteur of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit voorschrift te vervullen; en
 - .4.** In alle gevallen staat de betrokken Administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van het onderzoek en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.
- 4.** Schepen waarop Hoofdstuk 4 van toepassing is worden tevens onderworpen aan de onderstaande onderzoeken, rekening houdend met de door de Organisatie aangenomen richtsnoeren:
- .1.** Een eerste onderzoek voordat een nieuw schip in dienst wordt gesteld en voordat het Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie wordt afgegeven. Bij dit onderzoek wordt geverifieerd of de bereikte EEDI van het schip in overeenstemming is met de vereisten van Hoofdstuk 4 en dat het ingevolge voorschrift 22 vereiste SEEMP aan boord is;
 - .2.** Een algeheel of gedeeltelijk onderzoek, al naargelang de omstandigheden, na een belangrijke wijziging van een nieuw schip waarop dit voorschrift van toepassing is. Bij het onderzoek dient gewaarborgd te worden dat de bereikte EEDI zo nodig wordt herberekend en voldoet aan het vereiste van voorschrift 21, waarbij de reductiefactor van toepassing is op het scheepstype en de omvang van het gewijzigde schip in de fase die overeenkomt met de datum van het bouwcontract of de kiellegging of oplevering die is vastgesteld voor het oorspronkelijke schip in overeenstemming met voorschrift 2.23;
 - .3.** In gevallen waarin een belangrijke wijziging van een nieuw of bestaand schip zo omvangrijk is dat het schip door de Administratie wordt beschouwd als een nieuw gebouwd schip, bepaalt de Administratie of een eerste onderzoek naar de bereikte EEDI noodzakelijk is. Met een dergelijk onderzoek, indien nodig geacht, wordt gewaarborgd dat de bereikte EEDI wordt berekend en voldoet aan het vereiste van voorschrift 21, waarbij de toepasselijke reductiefactor overeenkomt met het scheepstype en de omvang van het gewijzigde schip op de datum van het

contract voor de wijziging, of bij ontbreken van een contract, de datum waarop met de wijziging is begonnen. Bij het onderzoek wordt tevens geverifieerd of het ingevolge voorschrift 22 vereiste SEEMP aan boord is; en

.4. Voor bestaande schepen vindt de verificatie of het overeenkomstig voorschrift 22 vereiste SEEMP aan boord is, plaats bij het eerste tussentijdse of hernieuwde onderzoek zoals vermeld in paragraaf 1 van dit voorschrift, al naargelang hetgeen het eerst plaatsvindt, op of na 1 januari 2013.

5. De uitrusting dient te worden onderhouden in overeenstemming met het bepaalde in deze Bijlage en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht in de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, zonder de uitdrukkelijke goedkeuring van de Administratie. Onmiddellijke vervanging van deze uitrusting en installaties door uitrusting en installaties die voldoen aan het bepaalde in deze Bijlage is toegestaan.

6. Wanneer een schip bij een ongeval betrokken raakt, of er gebreken worden geconstateerd waardoor de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting waarop deze Bijlage van toepassing is, wezenlijk worden beïnvloed, dient de kapitein of de eigenaar van het schip de Administratie, een aangewezen inspecteur of erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het betrokken certificaat zo spoedig mogelijk in te lichten.

Voorschrift 6. Afgifte van of aantekening op certificaten

Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging

1. Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt afgegeven na een eerste of hernieuwd onderzoek in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift 5 van deze Bijlage aan:

- .1.** elk schip met een brutotonnage van 400 ton of meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen; en
- .2.** platforms en boorinstallaties die reizen maken naar wateren onder de soevereiniteit of de rechtsmacht van andere Partijen.

2. Aan een schip gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van Bijlage VI voor de Administratie van het betreffende schip dient uiterlijk op de datum van de eerstvolgende geplande droogzetting in een dok na de inwerkingtreding ervan maar in geen geval later dan drie jaar na die datum, een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging in overeenstemming met paragraaf 1 van dit voorschrift te worden afgegeven.

3. Dit certificaat wordt afgegeven of hierop wordt een aantekening gemaakt hetzij door de Administratie, hetzij door een daartoe door haar naar behoren gemachtigde persoon of organisatie. In alle gevallen aanvaardt de Administratie de volledige verantwoordelijkheid voor het certificaat.

Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie

4. Een Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie voor het schip wordt na een onderzoek in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift 5.4 afgegeven aan elk schip met een brutotonnage van 400 of meer voordat dit schip reizen mag maken naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere partijen.

5. Het certificaat wordt afgegeven of goedgekeurd hetzij door de Administratie, hetzij door een daartoe door haar naar behoren gemachtigde organisatie. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift 7. Afgifte van een certificaat door een andere partij

1. Een partij kan een schip op verzoek van de Administratie doen onderzoeken en, indien te haren genoegen vaststaat dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging of een Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie aan het schip afgeven of hiervoor toestemming geven, en waar van toepassing een aantekening op dergelijke certificaten van het schip plaatsen of hiervoor toestemming geven, in overeenstemming met deze Bijlage.

2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als een certificaat dat is afgegeven krachtens voorschrift 6 van deze Bijlage.

4. Er wordt geen Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging of Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen partij is.

Voorschrift 8. Model van de certificaten

Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging

1. Het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in aanhangsel I bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie

2. Het Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in Aanhangsel VIII bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van de partij van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

Voorschrift 9. Looptijd en geldigheid van de certificaten

Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging

- 1.** Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgesteld tijdvak van ten hoogste vijf jaar.
- 2.** Niettegenstaande de vereisten van het eerste lid van dit voorschrift:
 - .1.** Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid binnen drie maanden voordat het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt;
 - .2.** Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt; en
 - .3.** Wanneer het hernieuwde onderzoek meer dan drie maanden voor de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt wordt voltooid, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.
- 3.** Indien een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak korter dan vijf jaar kan de Administratie de geldigheid van het certificaat tot na de datum van verstrijken verlengen tot het in het eerste lid van dit voorschrift aangegeven maximumtijdvak, mits de onderzoeken bedoeld in voorschrift 5.1.3 en 5.1.4 van deze Bijlage, die van toepassing zijn wanneer een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak van vijf jaar, naar behoren worden verricht.
- 4.** Indien het hernieuwde onderzoek is voltooid en voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip kan worden genomen, kan de door de Administratie gemachtigde persoon of organisatie een aantekening op het bestaande certificaat plaatsen en een dergelijk certificaat dient te worden aanvaard als geldig voor een volgende periode die zich evenwel niet mag uitstrekken tot vijf maanden na de datum van verstrijken.
- 5.** Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven bevindt waar het dient te worden onderzocht, kan de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, maar deze verlenging wordt uitsluitend verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het dient te worden onderzocht te voltooien en dan uitsluitend in gevallen waarin het juist en redelijk voorkomt zulks te doen. Geen enkel certificaat wordt verlengd met meer dan drie maanden en geen enkel schip waarvan het certificaat wordt verlengd is, na aankomst in de haven waarin het dient te worden onderzocht, gerechtigd op grond van die verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Zodra het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.
- 6.** Voor een certificaat afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan

door de Administratie ten hoogste één maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Zodra het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat het verlengd werd.

7. Onder bijzondere omstandigheden, vast te stellen door de Administratie, behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in lid 2.1.5 of 2.1.6 van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

8. Indien een jaarlijks of tussentijds onderzoek is voltooid vóór het in voorschrift 5 van deze Bijlage aangegeven tijdvak:

- .1.** wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop het onderzoek werd voltooid;
- .2.** wordt het in voorschrift 5 van deze Bijlage voorgeschreven volgende jaarlijkse of tussentijdse onderzoek voltooid met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen met inachtneming van de nieuwe verjaardatum; en
- .3.** kan de datum van verstrijken onveranderd blijven mits er een of meer jaarlijkse of tussentijdse onderzoeken, naar gelang van het geval, zijn verricht zodat de maximale tussenpozen tussen de in voorschrift 5 van deze Bijlage voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.

9. Een ingevolge de voorschriften 6 of 7 van deze Bijlage afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

- .1.** indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn voltooid binnen de termijnen vermeld in voorschrift 5.1 van deze Bijlage;
- .2.** indien op het certificaat geen aantekening is geplaatst in overeenstemming met de voorschriften 5.1.3 of 5.1.4 van deze Bijlage; en
- .3.** bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip voldoet aan de eisen van voorschrift 5.4 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie afschriften van het certificaat dat het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie

10. Het Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie blijft gedurende de levensduur van het schip geldig, met inachtneming van de bepalingen van onderstaande paragraaf 11.

11. Een ingevolge deze Bijlage afgegeven Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

- .1.** indien een schip uit de vaart wordt genomen of indien een nieuw certificaat wordt afgegeven na een belangrijke wijziging van het schip; of
- .2.** bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Een nieuw certificaat wordt uitsluitend afgegeven wanneer ten genoegen van de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft vaststaat dat het schip voldoet aan de vereisten van Hoofdstuk 4. In het geval van een overdracht tussen partijen zendt de Regering van de partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien haar daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie afschriften van de certificaten die het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

Voorschrift 10. Havenstaatcontrole op operationele vereisten

- 1.** Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van een andere Partij wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of is voldaan aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële werkwijzen die aan boord dienen te worden toegepast om luchtverontreiniging door schepen te voorkomen.
- 2.** In de omstandigheden bedoeld in het eerste lid van dit voorschrift, neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.
- 3.** De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.
- 4.** Niets in dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.
- 5.** Met betrekking tot Hoofdstuk 4 is elke havenstaatsinspectie beperkt tot het verifiëren, wanneer van toepassing, of er een geldig Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie aan boord is in overeenstemming met artikel 5 van het Verdrag.

Voorschrift 11. Opsporing van overtredingen en handhaving

- 1.** De Partijen werken samen bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage, daarbij gebruikmakend van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en verzamelen van bewijsmateriaal.
- 2.** Een schip waarop deze Bijlage van toepassing is, kan in elke haven of op elke laad- of losplaats buitengaats van een Partij worden onderworpen aan inspectie door ambtenaren die door die Partij zijn aangesteld of gemachtigd om na te gaan of het schip in strijd met de bepalingen van deze Bijlage een van de stoffen vallend onder

deze Bijlage heeft uitgestoten. Indien bij een inspectie blijkt dat deze Bijlage is overtreden, wordt de Administratie een rapport toegezonden ten behoeve van het nemen van passende maatregelen.

3. Iedere Partij verschaft de Administratie het bewijsmateriaal, indien voorhanden, dat het schip in strijd met de bepalingen van deze Bijlage een van de stoffen vallend onder deze Bijlage heeft uitgestoten. Indien mogelijk stelt de bevoegde autoriteit van deze Partij de kapitein van het schip in kennis van de vermeende overtreding.

4. Na ontvangst van dergelijk bewijsmateriaal stelt de aldus geïnformeerde Administratie een onderzoek in, waarbij de andere Partij kan worden verzocht aanvullend of beter bewijsmateriaal te leveren met betrekking tot de vermeende overtreding. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om rechtsvervolging in te stellen ter zake van de vermeende overtreding, stelt zij ten spoedigste rechtsvervolging in overeenkomstig de eigen wetgeving. De Administratie stelt de Partij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd alsmede de Organisatie onverwijld in kennis van de genomen stappen.

5. Een Partij kan een schip waarop deze Bijlage van toepassing is tevens inspecteren wanneer dit de havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek om een onderzoek van een Partij is ontvangen, tezamen met voldoende bewijsmateriaal dat het schip een van de stoffen vallend onder deze Bijlage op een plaats heeft uitgestoten in strijd met deze Bijlage. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die om het onderzoek heeft verzocht en aan de Administratie, zodat krachtens dit Verdrag passende maatregelen kunnen worden genomen.

6. De internationale wetgeving inzake de voorkoming, beperking en bestrijding van vervuiling van het mariene milieu door schepen, met inbegrip van de wetgeving inzake handhaving en voorzorgsmaatregelen die geldt op het tijdstip van toepassing of uitlegging van deze Bijlage, is van overeenkomstige toepassing op de regels en normen genoemd in deze Bijlage.

HOOFDSTUK 3. VEREISTEN VOOR BEHEERSING VAN EMISSIES DOOR SCHEPEN

Voorschrift 12. Ozonafbrekende stoffen

1. Dit voorschrift is niet van toepassing op permanent verzegelde uitrusting indien er geen aansluitingen zijn voor de toevoer van koelvloeistof of verwijderbare onderdelen die ozonafbrekende stoffen bevatten.

2. Onverminderd de bepalingen van voorschrift 3.1 is elke opzettelijke emissie van ozonafbrekende stoffen verboden. Tot opzettelijke emissies worden tevens gerekend emissies die plaatsvinden tijdens het onderhoud, de revisie, de reparatie of het verwijderen van systemen of uitrusting, met dien verstande dat tot opzettelijke emissies niet behoort het vrijkomen van minimale hoeveelheden waarmee de terugwinning of recycling van een ozonafbrekende stof gepaard gaat. Voor emissies die voortkomen uit lekkages van een ozonafbrekende stof, ongeacht of de lekkages opzettelijk geschieden, kunnen door de Partijen regels worden gesteld.

3.1 Installaties die ozonafbrekende stoffen anders dan hydrochloorfluorkoolwaterstoffen bevatten zijn verboden:

- .1. op schepen gebouwd op of na 19 mei 2005; of
- .2. in het geval van schepen gebouwd vóór 19 mei 2005 met een contractueel overeengekomen datum voor de levering van uitrusting voor het schip op of na 19 mei 2005 of, bij het ontbreken van een contractueel overeengekomen leveringsdatum, de feitelijke levering van de uitrusting voor het schip op of na 19 mei 2005.

3.2 Installaties die hydrochloorfluorkoolwaterstoffen bevatten zijn verboden:

- .1. op schepen gebouwd op of na 1 januari 2020; of
- .2. in het geval van schepen gebouwd vóór 1 januari 2020 met een contractueel overeengekomen datum voor de levering van uitrusting voor het schip op of na 1 januari 2020 of, bij het ontbreken van een contractueel overeengekomen leveringsdatum, de feitelijke levering van de uitrusting voor het schip op of na 1 januari 2020.

4. De stoffen bedoeld in dit voorschrift en uitrusting die deze stoffen bevat, dienen te worden ingeleverd bij de desbetreffende ontvangstvoorzieningen wanneer zij worden verwijderd van schepen.

5. Elk schip waarop voorschrift 6.1 van toepassing is houdt een lijst bij van uitrusting die ozonafbrekende stoffen bevat.

6. Elk schip waarop voorschrift 6.1 van toepassing is dat navulbare systemen met ozonafbrekende stoffen bevat houdt een journaal bij van ozonafbrekende stoffen. Dit journaal kan deel uitmaken van een bestaand logboek of van een door de Administratie goedgekeurd elektronisch registratiesysteem.

7. Vermeldingen in het journaal van ozonafbrekende stoffen gaan vergezeld van het gewicht (in kg) van de stof en worden bij elke gelegenheid onverwijld geactualiseerd in het geval van:

- .1. volledige of gedeeltelijke navulling van uitrusting die ozonafbrekende stoffen bevat;
- .2. reparatie of onderhoud van uitrusting die ozonafbrekende stoffen bevat;
- .3. vrijkomen van ozonafbrekende stoffen in de atmosfeer:
 - .3.1. opzettelijk; en
 - .3.2. onopzettelijk;
- .4. afgifte van ozonafbrekende stoffen bij ontvangstinrichtingen op het land; en
- .5. levering van ozonafbrekende stoffen aan het schip.

Voorschrift 13. Stikstofoxiden (NO_x)

Toepassing

1.1 Dit voorschrift is van toepassing op:

- .1.** iedere scheepsdieselmotor met een vermogen van meer dan 130 kW die is geïnstalleerd op een schip; en
- .2.** iedere scheepsdieselmotor met een vermogen van meer dan 130 kW die op of na 1 januari 2000 een belangrijke wijziging ondergaat, tenzij ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond dat deze motor identiek is aan de vervangen motor en voor het overige niet valt onder lid 1.1.1 van dit voorschrift.

1.2 Dit voorschrift is niet van toepassing op:

- .1.** een scheepsdieselmotor die uitsluitend is bedoeld te worden gebruikt voor noodgevallen of uitsluitend voor de aandrijving van elke apparatuur of uitrusting die uitsluitend bedoeld is te worden gebruikt voor noodgevallen op het schip waarop zij is geïnstalleerd, of een scheepsdieselmotor geïnstalleerd op een reddingsboot die uitsluitend is bedoeld te worden gebruikt voor noodgevallen; en
- .2.** een scheepsdieselmotor geïnstalleerd op een schip dat uitsluitend reizen maakt in wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, mits deze motor valt onder een door de Administratie vastgestelde alternatieve maatregel voor de beheersing van NO_x-emissies.

1.3 Onverminderd het bepaalde onder 1.1 van dit lid, kan de Administratie uitsluiting van de toepassing van dit voorschrift toestaan voor elke scheepsdieselmotor die geïnstalleerd is op een schip dat voor 19 mei 2005 gebouwd is of een belangrijke wijziging ondergaat, mits het schip waarop de motor geïnstalleerd wordt uitsluitend reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren.

Belangrijke wijziging

2.1 Voor de toepassing van dit voorschrift wordt onder *belangrijke wijziging* verstaan een wijziging van een scheepsdieselmotor op of na 1 januari 2000 die niet reeds gecertificeerd is volgens de normen vervat in de leden 3, 4 of 5.1.1 van dit voorschrift, indien:

- .1.** de motor vervangen wordt door een scheepsdieselmotor of een aanvullende scheepsdieselmotor wordt geïnstalleerd, of
- .2.** een aanmerkelijke aanpassing, zoals omschreven in de herziene NO_x Technische Code 2008, plaatsvindt van de motor, of
- .3.** het maximumtoerental van de motor met meer dan 10% verhoogd wordt ten opzichte van het maximumtoerental op het oorspronkelijke certificaat van de motor.

2.2 Voor een belangrijke wijziging waarbij een scheepsdieselmotor vervangen wordt door een niet-identieke scheepsdieselmotor of een aanvullende scheepsdieselmotor geïnstalleerd wordt, zijn de normen in dit voorschrift van kracht die gelden op het tijdstip van de vervanging of toevoeging van de motor. Indien het, uitsluitend in het geval van vervangende motoren, niet mogelijk is te voldoen aan de normen vervat in

paragraaf 5.1.1 van dit voorschrift (generatie III, naargelang van toepassing), dienen zij te voldoen aan de normen vervat in paragraaf 4 van dit voorschrift (generatie II), rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

2.3 Een scheepsdieselmotor bedoeld in de leden 2.1.2 of 2.1.3 dient te voldoen aan de volgende normen:

- .1.** voor schepen gebouwd vóór 1 januari 2000 gelden de normen vervat in het derde lid van dit voorschrift; en
- .2.** voor schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 gelden de normen die van kracht waren ten tijde van de bouw van het schip.

Generatie I

3 Onverminderd voorschrift 3 van deze Bijlage is het gebruik van een scheepsdieselmotor op een schip gebouwd op of na 1 januari 2000 en vóór 1 januari 2011 verboden, tenzij de emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO₂) door de motor binnen de volgende grenzen blijft, waarbij n = nominaal toerental van de motor (krukasomwentelingen per minuut):

- .1.** 17,0 g/kWh wanneer n lager is dan 130 opm;
- .2.** $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 130 maar lager dan 2000 opm
- .3.** 9,8 g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 2000 opm.

Generatie II

4. Onverminderd voorschrift 3 van deze Bijlage is het gebruik van een scheepsdieselmotor op een schip gebouwd op of na 1 januari 2011 verboden, tenzij de emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO₂) door de motor binnen de volgende grenzen blijft, waarbij n = nominaal toerental van de motor (krukasomwentelingen per minuut):

- .1.** 14,4 g/kWh wanneer n lager is dan 130 opm;
- .2.** $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 130 maar lager dan 2000 opm;
- .3.** 7,7 g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 2000 opm.

Generatie III

5.1 Onverminderd voorschrift 3 van deze Bijlage is in een gebied voor emissiebeheersing dat is aangewezen voor NO_x-controle voor generatie III krachtens paragraaf 6 van dit voorschrift, het gebruik van een scheepsdieselmotor die in een schip is geïnstalleerd:

- .1.** verboden, tenzij de emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO_x) door de motor binnen de volgende grenzen blijft, waarbij n = nominaal toerental van de motor (krukasomwentelingen per minuut):

waarbij geldt

- .1. 3,4 g/kWh wanneer n lager is dan 130 opm;
 - .2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 130 maar lager dan 2.000 opm;
 - .3. 2,0 g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 2000 opm.;
- .2. indien het schip gebouwd is op of na 1 januari 2016 en vaart in het Noord-Amerikaanse gebied voor emissiebeheersing en in het Noord-Amerikaanse Caribische Zeegebied voor emissiebeheersing;

indien

.3. het schip vaart in een gebied voor emissiebeheersing dat is aangewezen voor NO_x-controle voor generatie III krachtens paragraaf 6 van dit voorschrift, anders dan een gebied voor emissiebeheersing beschreven in paragraaf 5.1.2 van dit voorschrift, en dat is gebouwd op of na de datum waarop dit gebied voor emissiebeheersing is aangenomen, of op een latere datum vermeld in de wijziging waarin het gebied voor emissiebeheersing voor NO_x-controle voor generatie III is aangewezen, naargelang van welke datum de laatste is.

5.2 De normen vervat in paragraaf 5.1.1 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op:

- .1. een scheepsdieselmotor geïnstalleerd op een schip met een lengte (L), als omschreven in voorschrift 1.19 van Bijlage I bij dit Verdrag, van minder dan 24 meter wanneer het specifiek is ontworpen en uitsluitend wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden; of
- .2. een scheepsdieselmotor geïnstalleerd op een schip met een volgens het identificatieplaatje van de scheepsdieselmotor totaal voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW indien ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond dat het schip vanwege de beperkingen van zijn ontwerp of constructie niet kan voldoen aan de normen vervat in paragraaf 5.1.1 van dit voorschrift; of
- .3. een scheepsdieselmotor geïnstalleerd op een schip gebouwd vóór 1 januari 2021 met een brutotonnage van minder dan 500, met een lengte (L), als omschreven in voorschrift 1.19 van Bijlage I bij dit Verdrag, van 24 meter of meer wanneer deze specifiek is ontworpen en uitsluitend wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden.

Gebied voor emissiebeheersing

6. Voor de toepassing van dit voorschrift omvatten de gebieden voor emissiebeheersing:

- .1. het Noord-Amerikaanse gebied, waaronder wordt verstaan het gebied aangegeven met de coördinaten vervat in Aanhangsel VII bij deze Bijlage; en
- .2. het Noord-Amerikaanse Caribische Zeegebied, waaronder wordt verstaan het gebied aangegeven met de coördinaten vervat in Aanhangsel VII bij deze Bijlage; en

.3. elk ander zeegebied, met inbegrip van elk havengebied, dat door de Organisatie is aangewezen in overeenstemming met de criteria en procedures vervat in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

Scheepsdieselmotoren geïnstalleerd op een schip gebouwd vóór 1 januari 2000

7.1 Onverminderd lid 1.1.1 van dit voorschrift dient een scheepsdieselmotor met een vermogen van meer dan 5.000 kW en een cilinderinhoud van 90 liter of meer geïnstalleerd op een schip gebouwd op of na 1 januari 1990 en vóór 1 januari 2000 te voldoen aan de emissiegrenzen vervat in lid 7.4 van dit lid, mits een goedgekeurde methode voor die motor is gecertificeerd door een Administratie van een Partij en de certificerende Administratie een kennisgeving van die certificering heeft ingediend bij de Organisatie. Voldoening aan dit lid wordt aangetoond door:

.1. installatie van de gecertificeerde goedgekeurde methode als bevestigd door een onderzoek met behulp van de verificatieprocedure omschreven in het dossier van de goedgekeurde methode, met inbegrip van correcte vermelding op het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging van het schip dat de goedgekeurde methode aanwezig is; of

.2. certificering van de motor ter bevestiging dat deze functioneert binnen de grenzen vervat in de leden 3, 4 of 5.1.1 van dit voorschrift en correcte vermelding van de certificering van de motor op het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging van het schip.

7.2 De bepalingen van lid 7.1 zijn tot uiterlijk het eerste hernieuwde onderzoek van toepassing dat ten minste 12 maanden na de indiening van de kennisgeving bedoeld in lid 7.1 plaatsvindt. Indien een reder van een schip waarop een goedgekeurde methode geïnstalleerd dient te worden ten genoegen van de Administratie kan aantonen dat de goedgekeurde methode ondanks redelijke pogingen tot aankoop niet op de markt verkrijgbaar was, dient deze goedgekeurde methode uiterlijk bij het volgende jaarlijkse onderzoek van het schip nadat de goedgekeurde methode op de markt beschikbaar is te worden geïnstalleerd.

7.3 Ten aanzien van scheepsdieselmotoren met een vermogen van meer dan 5000 kW en een cilinderinhoud van 90 liter of meer geïnstalleerd op schepen gebouwd op of na 1 januari 1990 maar vóór 1 januari 2000 dient op het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging voor scheepsdieselmotoren waarop paragraaf 7.1 van dit voorschrift van toepassing is te worden aangegeven dat hetzij een goedgekeurde methode is toegepast ingevolge paragraaf 7.1.1 van dit voorschrift, hetzij dat de motor is gecertificeerd ingevolge paragraaf 7.1.2 van dit voorschrift, hetzij dat een goedgekeurde methode nog niet bestaat, hetzij dat deze nog niet op de markt verkrijgbaar is zoals omschreven in paragraaf 7.2 van dit voorschrift.

7.4 Onverminderd voorschrift 3 van deze Bijlage is het gebruik van een scheepsdieselmotor als omschreven in lid 7.1 verboden, tenzij de emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO₂) door de motor binnen de volgende grenzen blijft, waarbij n = nominaal toerental van de motor (krukasomwentelingen per minuut):

- .1. 17,0 g/kWh wanneer n lager is dan 130 opm;
 - .2. $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 130 maar lager dan 2000 opm; en
 - .3. 9,8 g/kWh wanneer n gelijk is aan of hoger dan 2000 opm.
- 7.5** De certificering van een goedgekeurde methode dient in overeenstemming te zijn met hoofdstuk 7 van de herziene NO_x Technische Code 2008 en gepaard te gaan met verificatie:
- .1. door de ontwerper van de oorspronkelijke scheepsdieselmotor waarop de goedgekeurde methode van toepassing is dat de goedgekeurde methode er volgens berekeningen niet toe zal leiden dat het toerental van de motor met meer dan 1% afneemt, het brandstofgebruik met meer dan 2% toeneemt als gemeten bij de desbetreffende testcyclus vervat in de herziene NO_x Technische Code 2008 of dat de duurzaamheid of betrouwbaarheid van de motor nadelig wordt beïnvloed; en
 - .2. dat de kosten van de goedgekeurde methode niet buitensporig zijn, hetgeen wordt bepaald door een vergelijking met de hoeveelheid NO_x-emissie die verminderd wordt door de goedgekeurde methode om te voldoen aan de norm vervat in lid 7.4 van dit lid en de kosten van de aanschaf en het installeren van deze goedgekeurde methode.

Certificatie

- 8.** De herziene NO_x Technische Code 2008 wordt ten behoeve van de normen vervat in dit voorschrift toegepast bij de certificerings-, test- en meetprocedures.
- 9.** De procedures voor het vaststellen van de NO_x-emissie vervat in de herziene NO_x Technische Code 2008 dienen representatief te zijn voor het normale functioneren van de motor. Manipulatievoorzieningen en abnormale emissiebeperkende strategieën ondermijnen dat doel en zijn niet toegestaan. Dit voorschrift belet niet het gebruik van beheersingshulpvoorzieningen die worden gebruikt om de motor en/of de hulpapparatuur te beschermen tegen bedrijfsomstandigheden die tot beschadiging of uitval kunnen leiden of om het starten van de motor te vergemakkelijken.

Voorschrift 14. Zwaveloxides (SO_x) en fijnstof

Algemene vereisten

- 1.** Het zwavelgehalte van brandstofolie die wordt gebruikt aan boord van schepen mag niet hoger zijn dan:
 - .1. 4,5% m/m vóór 1 januari 2012;
 - .2. 3,5% m/m op of na 1 januari 2012; en
 - .3. 0,5% m/m op of na 1 januari 2020.

2. Het mondiale gemiddelde zwavelgehalte van brandstofolieresiduen geleverd voor gebruik aan boord van schepen dient te worden bewaakt, rekening houdend met door de Organisatie te ontwikkelen richtlijnen.

Vereisten binnen de gebieden voor emissiebeheersing

3. Voor de toepassing van dit voorschrift omvatten de gebieden voor emissiebeheersing:
 - .1. het Baltische Zeegebied zoals omschreven in voorschrift 1.11.2 van Bijlage I en het Noordzeegebied zoals omschreven in voorschrift 1.12.6 van Bijlage V;
 - .2. het Noord-Amerikaanse gebied zoals aangegeven met de coördinaten vervat in Aanhangsel VII bij deze Bijlage;
 - .3. het Caribische Zeegebied van de Verenigde Staten zoals aangegeven met de coördinaten vervat in Aanhangsel VII bij deze Bijlage; en
 - .4. elk ander zeegebied, met inbegrip van elk havengebied, dat door de Organisatie is aangewezen in overeenstemming met de criteria en procedures vervat in Aanhangsel III bij deze Bijlage.
4. Wanneer schepen varen binnen een gebied voor emissiebeheersing, mag het zwavelgehalte van de brandstofolie gebruikt aan boord van schepen niet hoger zijn dan:
 - .1. 1,5% m/m vóór 1 juli 2010;
 - .2. 1,0% m/m op of na 1 juli 2010;
 - .3. 0,1% m/m op of na 1 januari 2015; en
 - .4. Vóór 1 januari 2020 is het zwavelgehalte van brandstofolie zoals bedoeld in paragraaf 4 van dit voorschrift niet van toepassing op schepen die varen in het Noord-Amerikaanse gebied of in het Caribische Zeegebied van de Verenigde Staten zoals omschreven in paragraaf 3, die gebouwd zijn op of vóór 1 augustus 2011 en die aangedreven worden door ketels voor de voortstuwing die oorspronkelijk niet ontworpen zijn om op destillaat-scheepsbrandstof of aardgas te blijven doorvaren.
5. Het zwavelgehalte van brandstofolie bedoeld in het eerste en vierde lid van dit voorschrift wordt aangetoond door de leverancier ervan zoals vereist in voorschrift 18 van deze Bijlage.
6. Schepen waarop afzonderlijke brandstofolie wordt gebruikt teneinde te voldoen aan het vierde lid van dit voorschrift die een gebied voor emissiebeheersing zoals voorzien in het derde lid van dit voorschrift binnenvaren of verlaten, hebben een schriftelijke procedure aan boord waaruit blijkt hoe de overschakeling tussen de soorten olie dient te verlopen, waarbij voldoende tijd is gereserveerd om de olie met een hoger zwavelgehalte dan toegestaan volgens het vierde lid van dit voorschrift volledig uit het brandstofolieservicesysteem te laten verdwijnen voordat het gebied voor emissiebeheersing wordt binnengevaren. De hoeveelheid brandstofolie met een laag zwavelgehalte in elke tank alsmede de datum en de

positie van het schip op het tijdstip waarop de overschakeling naar de andere brandstofolie is voltooid alvorens een gebied voor emissiebeheersing binnen te varen of wordt begonnen na het verlaten van een dergelijk gebied worden vastgelegd in een door de Administratie voorgeschreven logboek.

7. Gedurende de eerste twaalf maanden onmiddellijk na de inwerkingtreding van een wijziging waarbij een specifiek gebied voor emissiebeheersing ingevolge paragraaf 3 van dit voorschrift wordt aangewezen, zijn schepen die in dat gebied voor emissiebeheersing varen vrijgesteld van de vereisten van de paragrafen 4 en 6 van dit voorschrift alsmede van de vereisten van paragraaf 5 van dit voorschrift voor zover zij betrekking hebben op paragraaf 4 van dit voorschrift.

Toetsing

8. In 2018 dient de toetsing van de norm vervat in lid 1.3 van dit voorschrift te zijn afgerond om de beschikbaarheid van brandstofolie vast te stellen waarmee voldaan wordt aan de in dat lid vervatte brandstofolienormen; hierbij dienen de volgende elementen in aanmerking te worden genomen:
 - .1. aanbod en vraag op het tijdstip waarop de toetsing plaatsvindt op de wereldmarkt voor brandstofolie waarmee voldaan wordt aan lid 1.3 van dit voorschrift;
 - .2. een analyse van de ontwikkelingen op de brandstofoliemarkten; en
 - .3. overige relevante aangelegenheden.
9. De Organisatie roept een groep van deskundigen in het leven, bestaande uit vertegenwoordigers met relevante expertise op het gebied van brandstofoliemarkten alsmede maritieme, wetenschappelijke en juridische expertise en kennis op milieugebied voor het uitvoeren van de toetsing bedoeld in het achtste lid van dit voorschrift. De deskundigengroep stelt relevante informatie samen ter onderbouwing van het door de Partijen te nemen besluit.
10. Op grond van de door de deskundigengroep samengestelde informatie beslissen de Partijen of het voor schepen mogelijk is te voldoen aan de termijn vervat in lid 1.3 van dit voorschrift. Indien besloten wordt dat schepen daar niet aan kunnen voldoen, wordt de in dat lid vervatte norm van kracht vanaf 1 januari 2025.

Voorschrift 15. Vluchtige organische stoffen (VOS)

1. Indien de emissie van VOS door tankschepen binnen een haven of havens of laad- of losplaatsen onder de rechtsmacht van een Partij dient te worden gereguleerd, geschiedt dat in overeenstemming met de bepalingen van dit voorschrift.
2. Een partij die de emissie van VOS door tankschepen reguleert dient een kennisgeving in bij de Organisatie. Deze kennisgeving bevat informatie inzake de afmetingen van de te reguleren tankschepen, inzake vrachten waarvoor dampemissiebeheersingssystemen vereist zijn, en de datum waarop dit vereiste in werking treedt. De kennisgeving wordt ten minste zes maanden voor de datum van inwerkingtreding ingediend.

3. Een partij die havens of laad- en losplaatsen aanwijst waarin VOS-emissies van tankschepen dienen te worden gereguleerd waarborgt dat door die Partij goedgekeurde dampemissiebeheersingssystemen, overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde veiligheidsnormen, beschikbaar worden gesteld in de aangewezen havens en laad- en losplaatsen, en veilig worden gebruikt en op een wijze waardoor onnodig oponthoud van schepen wordt voorkomen.
4. De Organisatie doet ter kennisgeving een lijst van door Partijen aangewezen havens en laad- en losplaatsen toekomen aan andere Partijen en lidstaten van de Organisatie.
5. Een tankschip waarop het eerste lid van dit voorschrift van toepassing is wordt aangesloten op een door de Administratie overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde veiligheidsnormen voor dergelijke systemen goedgekeurd dampemissiebeheersingssysteem en gebruikt dit systeem tijdens het laden van daarvoor in aanmerking komende ladingen. Een haven of laad- of losplaatsen waar dampemissiebeheersingssystemen zijn geïnstalleerd in overeenstemming met dit voorschrift kunnen gedurende een tijdvak van drie jaar na de in het tweede lid van dit voorschrift genoemde datum van inwerkingtreding bestaande tankschepen toelaten die niet zijn voorzien van dampopvangsystemen.
6. Aan boord van tankschepen die ruwe olie vervoeren dient een door de Administratie goedgekeurd VOS-managementplan aanwezig te zijn en geïmplementeerd te worden. Deze plannen worden opgesteld aan de hand van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen. Het plan dient toegesneden te zijn op het schip en ten minste:
 - .1. schriftelijke procedures te bevatten voor het minimaliseren van VOS-emissies tijdens het laden en lossen van de vracht en tijdens de zeereis;
 - .2. betrekking te hebben op de extra VOS die ontstaan bij wassen met ruwe olie;
 - .3. te vermelden wie verantwoordelijk is voor de implementatie van het plan; en
 - .4. voor schepen op internationale reizen opgesteld te zijn in de werktal van de kapitein en officieren en indien deze niet het Engels, Frans of Spaans is, een vertaling te omvatten in een van deze talen.
7. Dit voorschrift is alleen mede van toepassing op gasschepen wanneer het type laad-, en opslagsystemen voor de veilige opslag aan boord of het veilig terugbrengen aan land van VOS (met uitzondering van methaan) mogelijk maakt.

Voorschrift 16. Verbranding aan boord

1. Behalve zoals bepaald in het vierde lid van dit voorschrift is verbranding aan boord alleen toegestaan in een verbrandingsinstallatie aan boord.
2. Verbranding aan boord van de volgende stoffen is verboden:
 - .1. residuen van vrachten waarop Bijlage I, II, of III van toepassing is of bijbehorend vervuild verpakkingsmateriaal;
 - .2. polychloorbifenylen (PCB's);

- .3. afval zoals omschreven in Bijlage V dat meer dan sporen bevat van zware metalen;
 - .4. geraffineerde aardolieproducten die halogeenverbindingen bevatten;
 - .5. zuiveringsslib en oliehoudend slik die niet aan boord van het schip zijn ontstaan; en
 - .6. residuen van uitlaatgasreinigingssystemen.
- 3.** Verbranding aan boord van polyvinylchloriden (PVC's) is verboden behalve in verbrandingsinstallaties aan boord waarvoor typegoedkeuringscertificaten van de IMO zijn afgegeven.
- 4.** Verbranding aan boord van zuiveringsslib en oliehoudend slik ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van een schip kan ook plaatsvinden in de hoofd- of hulpmotoren of ketels, maar is in die gevallen niet toegestaan binnen havens, havenbekkens en estuaria.
- 5.** Niets in dit voorschrift:
- .1. doet afbreuk aan het verbod in of andere vereisten van het Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen, 1972, zoals gewijzigd, en het Protocol van 1996 daarbij, noch
 - .2. vormt het een beletsel voor het ontwikkelen, installeren en gebruiken van alternatieve thermische afvalbehandelingsvoorzieningen aan boord die voldoen aan de vereisten van dit voorschrift of aan strengere vereisten.
- 6.1** Behalve zoals voorzien in lid 6.2 van dit voorschrift dienen alle verbrandingsinstallaties aan boord van schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 en alle verbrandingsinstallaties op of na 1 januari 2000 geïnstalleerd aan boord van schepen te voldoen aan de vereisten vervat in aanhangsel IV bij deze Bijlage. Iedere verbrandingsinstallatie waarop dit lid van toepassing is dient te worden goedgekeurd door de Administratie, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde standaardspecificaties voor verbrandingsinstallaties aan boord; of
- 6.2** De Administratie kan uitsluiting van de toepassing van lid 6.1 toestaan op elke verbrandingsinstallatie die vóór 19 mei 2005 is geïnstalleerd aan boord van een schip, mits het schip uitsluitend reizen maakt binnen de wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren.
- 7.** Verbrandingsinstallaties die zijn geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten van lid 6.1 van dit voorschrift dienen te worden geleverd met een bedieningshandleiding van de producent die bij de eenheid bewaard dient te worden. Daarin dient vermeld te zijn hoe de verbrandingsinstallatie binnen de grenzen omschreven in het tweede lid van aanhangsel IV bij deze Bijlage bediend dient te worden.
- 8.** De verantwoordelijken voor de bediening van een in overeenstemming met de vereisten van lid 6.1 van dit voorschrift geïnstalleerde verbrandingsinstallatie dienen te worden getraind in de uitvoering van de instructies uit de

bedieningshandleiding van de producent zoals vereist volgens het zevende lid van dit voorschrift.

9. Voor in overeenstemming met lid 6.1 van dit voorschrift geïnstalleerde verbrandingsinstallaties dient de uitlaattemperatuur van de verbrandingskamer voortdurend te worden gemeten wanneer de eenheid in bedrijf is. Indien de verbrandingsinstallatie voorzien is van doorlopende toevoer, mag er geen afval aan de installatie worden toegevoerd wanneer de uitlaattemperatuur van de verbrandingskamer lager is dan 850°C. Bij verbrandingsinstallaties met toevoer in partijen, dient de eenheid zodanig te zijn ontworpen dat de uitlaattemperatuur van de verbrandingskamer binnen vijf minuten na inschakeling 600°C heeft bereikt om vervolgens te stijgen tot en stabiel te blijven op ten minste 850°C.

Voorschrift 17. Ontvangstinrichtingen

1. Elke Partij verbindt zich ertoe zorg te dragen voor het beschikbaar zijn van toereikende inrichtingen die voorzien in de:

- .1. behoefte van schepen die gebruikmaken van haar reparatiehavens aan de ontvangst van ozonafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat en die van schepen worden verwijderd;
- .2. behoefte van schepen die gebruikmaken van haar havens, laad- en losplaatsen of reparatiehavens aan de ontvangst van residuen van uitlaatgasreinigingssystemen uit een uitlaatgasreinigingssysteem, zonder onnodige vertraging te veroorzaken voor schepen; en
- .3. behoefte van scheepssloopinrichtingen aan de ontvangst van ozonafbrekende stoffen en uitrusting die dergelijke stoffen bevat en die van schepen worden verwijderd.

- 1bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van het eerste lid van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan Partijen bij dit Verdrag, over:

- .1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
 - .2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
 - .3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.
2. Indien een specifieke haven of laad- of losplaats van een Partij – rekening houdend met de door de Organisatie op te stellen richtlijnen – ver afgelegen is van de industriële infrastructuur noodzakelijk voor het beheer en behandelen van

de stoffen bedoeld in het eerste lid van dit voorschrift of deze ontbeert en dergelijke stoffen daarom niet in ontvangst kan nemen, stelt de Partij de Organisatie daarvan in kennis zodat deze informatie ter kennisgeving aan alle Partijen en lidstaten van de Organisatie kan worden toegezonden ten behoeve van passende maatregelen. Elke Partij die de Organisatie dergelijke informatie heeft doen toekomen stelt de Organisatie tevens in kennis van haar havens en laad- en losplaatsen waar wel ontvangstvoorzieningen aanwezig zijn voor het beheer en behandelen van dergelijke stoffen.

3. Elke Partij stelt de Organisatie ter mededeling aan de leden van de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende voorzieningen niet beschikbaar zijn of als ontoereikend worden aangemerkt.

Voorschrift 18. Beschikbaarheid en kwaliteit van brandstofolie

Beschikbaarheid van brandstofolie

1. Elke Partij neemt alle redelijke stappen om de beschikbaarheid van brandstofolie die voldoet aan deze Bijlage te bevorderen en stelt de Organisatie in kennis van de beschikbaarheid van geschikte brandstofolie in haar havens en laad- en losplaatsen.
- 2.1. Indien een Partij constateert dat een schip niet voldoet aan de normen voor geschikte brandstofolie vervat in deze Bijlage, is de bevoegde autoriteit van deze Partij bevoegd ter zake van het schip te verlangen dat:
 - .1. een verslag wordt overgelegd van de maatregelen genomen teneinde te pogen aan de vereisten te voldoen; en
 - .2. bewijzen worden verschaft van pogingen tot aankoop van voor het reisschema geschikte brandstofolie en, indien deze niet op de geplande plaatsen beschikbaar was, dat gepoogd is alternatieve aanbieders van die brandstofolie te vinden, en dat men er ondanks alle redelijke inspanningen niet in geslaagd is geschikte brandstofolie in te kopen.
- 2.2. Van het schip mag niet verlangd worden dat hij afwijkt van de beoogde route of onredelijk veel vertraging oplopen om aan de vereisten te voldoen.
- 2.3. Indien ter zake van een schip de informatie bedoeld in lid 2.1 van dit voorschrift wordt verschaft, neemt een Partij alle relevante omstandigheden en het overgelegde bewijs in aanmerking teneinde te bepalen of en welke passende beheersmaatregelen worden genomen.
- 2.4. Een schip stelt zijn Administratie en de bevoegde autoriteit van de desbetreffende haven van bestemming in kennis wanneer het geen geschikte brandstofolie kan aankopen.
- 2.5. Een Partij stelt de Organisatie ervan in kennis wanneer een schip bewijs heeft overgelegd dat geschikte brandstofolie niet beschikbaar was.

Kwaliteit van brandstofolie

- 3.** Brandstofolie voor verbrandingsdoeleinden geleverd aan en gebruikt aan boord van schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, dient te voldoen aan de volgende vereisten:
- .1.** behalve zoals voorzien in paragraaf 3.2 van dit voorschrift:
 - .1.1.** dient de brandstofolie een mengsel te zijn van koolwaterstoffen afkomstig uit de raffinage van aardolie. Dit vormt geen beletsel voor de toevoeging van kleine hoeveelheden additieven ter verbetering van bepaalde aspecten van de prestaties;
 - .1.2.** dient de brandstofolie geen anorganische zuren te bevatten; en
 - .1.3.** dient de brandstofolie geen enkele toegevoegde stof of chemisch afval te bevatten die respectievelijk dat:
 - .1.3.1.** de veiligheid van schepen in gevaar brengt of de prestaties van de machines nadelig beïnvloedt; of
 - .1.3.2.** schadelijk is voor personeel, of
 - .1.3.3.** in het algemeen bijdraagt aan extra luchtverontreiniging.
 - .2.** brandstofolie voor verbrandingsdoeleinden verkregen door methoden anders dan de raffinage van aardolie mag:
 - .2.1.** het van toepassing zijnde zwavelgehalte vermeld in voorschrift 14 van deze Bijlage niet overschrijden;
 - .2.2.** er niet toe leiden dat de motor de van toepassing zijnde NO_x-emissiegrenswaarde vervat in de leden 3, 4, 5.1.1 en 7.4 van voorschrift 13 overschrijdt;
 - .2.3.** geen anorganische zuren bevatten; of
 - .2.3.1.** de veiligheid van schepen niet in gevaar brengen en de prestaties van de machines niet nadelig beïnvloeden, of
 - .2.3.2.** niet schadelijk zijn voor personeel, of
 - .2.3.3.** niet in het algemeen bijdragen aan extra luchtverontreiniging.
- 4.** Dit voorschrift is niet van toepassing op steenkool in vaste vorm of op nucleaire brandstoffen. De leden 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 en 9.4 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op gasvormige brandstoffen als LPG, gecompriemd aardgas of vloeibaar gemaakt petroleumgas. Het zwavelgehalte van gasvormige brandstoffen die specifiek voor verbrandingsdoeleinden aan boord van dat schip worden geleverd dient te worden aangetoond door de leverancier.
- 5.** Voor ieder schip dat is onderworpen aan de voorschriften 5 en 6 van deze Bijlage dienen gegevens over voor verbrandingsdoeleinden geleverde en aan boord gebruikte brandstofolie te worden geregistreerd door middel van een bunkerafleveringsbon die ten minste de informatie vermeld in aanhangsel V bij deze Bijlage bevat.

- 6.** De bunkerafleveringsbon dient aan boord te worden gehouden op een plaats die op elk redelijk tijdstip gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie. De bon dient te worden bewaard gedurende een tijdvak van drie jaar nadat de brandstofolie aan boord is afgeleverd.
- 7.1.** De bevoegde autoriteit van een Partij kan de bunkerafleveringsbonnen aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is inspecteren, terwijl het schip in haar haven of laad- of losplaats buitengaats ligt, een afschrift van elke bunkerafleveringsbon maken en verlangen dat de kapitein of de persoon die verantwoordelijk is voor het schip elk afschrift van een dergelijke bunkerafleveringsbon voor eensluidend waarmerkt. De bevoegde autoriteit kan ook de inhoud van iedere bon verifiëren door overleg met de haven waar de bon werd afgegeven.
- 7.2.** De controle van de bunkerafleveringsbonnen en het maken van gewaarmerkte afschriften door de bevoegde autoriteit in overeenstemming met dit lid dienen zo spoedig mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud voor het schip te veroorzaken.
- 8.1.** De bunkerafleveringsbon gaat vergezeld van een representatief monster van de geleverde brandstofolie rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen. Het monster dient te worden verzegeld en te worden getekend door de vertegenwoordiger van de leverancier en de kapitein of de officier die verantwoordelijk is voor het bunkeren bij de voltooiing van het bunkeren en aan boord van het schip te worden gehouden, totdat de brandstofolie grotendeels is verbruikt, maar in ieder geval gedurende een tijdvak van ten minste twaalf maanden vanaf het tijdstip van levering.
- 8.2.** Indien een Administratie verlangt dat het representatieve monster wordt geanalyseerd, gebeurt dit in overeenstemming met de verificatieprocedure vervat in aanhangsel VI om te bepalen of de brandstofolie voldoet aan de vereisten van deze Bijlage.
- 9.** Partijen verbinden zich ertoe te waarborgen dat de door hen aangewezen bevoegde autoriteiten:
- .1.** een register bijhouden van plaatselijke leveranciers van brandstofolie;
 - .2.** van de plaatselijke leveranciers verlangen dat zij een bunkerafleveringsbon en monster zoals vereist krachtens dit voorschrift verschaffen, gewaarmerkt door de leverancier van de brandstofolie dat de brandstofolie voldoet aan de vereisten van de voorschriften 14 en 18 van deze Bijlage;
 - .3.** van de plaatselijke leveranciers verlangen dat zij een afschrift van de bunkerafleveringsbon gedurende ten minste drie jaar bewaren voor inspectie en verificatie door de havenstaat indien nodig;
 - .4.** passende maatregelen treffen tegen brandstofolieleveranciers van wie is aangetoond dat zij brandstofolie leveren die niet overeenkomt met hetgeen vermeld is op de bunkerafleveringsbon;
 - .5.** de Administratie informeren over elk schip dat brandstofolie ontvangt die niet blijkt te voldoen aan de vereisten van voorschrift 14 of 18 van deze Bijlage; en

- .6.** de Organisatie ter mededeling aan de Partijen en lidstaten van de Organisatie informeren over alle gevallen waarin brandstofolieleveranciers niet hebben voldaan aan de vereisten vermeld in de voorschriften 14 of 18 van deze Bijlage.
- 10.** Voorts verbinden de Partijen zich in verband met door Partijen verrichte inspecties van havenstaten ertoe:
- .1.** de Partij of een Staat die geen Partij is onder wiens rechtsmacht de bunkerafleveringsbon is afgegeven, te informeren over gevallen waarin brandstofolie is geleverd die niet voldoet, en daarbij alle relevante informatie te verstrekken; en
- .2.** te verzekeren dat passende herstelmaatregelen worden getroffen om brandstofolie waarvan ontdekt is dat deze niet aan de vereisten voldoet alsnog daaraan te laten voldoen.
- 11.** Voor elk schip met een brutotonnage van 400 ton of meer met geplande reizen waarbij frequent en regelmatig havens worden binnengelopen kan een Administratie op verzoek van en in overleg met de desbetreffende Staten besluiten dat op een alternatieve wijze aan het zesde lid van dit voorschrift kan worden voldaan, indien deze leidt tot dezelfde zekerheid omtrent het voldoen aan de voorschriften 14 en 18 van deze Bijlage.

HOOFDSTUK 4. VOORSCHRIFTEN INZAKE ENERGIE-EFFICIËNTIE VOOR SCHEPEN

Voorschrift 19. Toepassing

- 1.** Dit Hoofdstuk is van toepassing op alle schepen met een brutotonnage van 400 of meer.
- 2.** De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn niet van toepassing op:
- .1.** schepen die uitsluitend reizen maken in wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren. Elke partij dient evenwel door het aannemen van passende maatregelen te waarborgen dat dergelijke schepen worden gebouwd en geëxploiteerd op een wijze die verenigbaar is met Hoofdstuk 4, voor zover dat redelijk en praktisch uitvoerbaar is.
- .2.** schepen die niet met mechanische middelen worden voortgestuwd en platforms, met inbegrip van drijvende productie- en overslageenheden (FPSO's), drijvende opslageenheden (FSU's) en boorplatforms, ongeacht de wijze van voortstuwing ervan.
- 3.** De voorschriften 20 en 21 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op schepen met niet-conventionele voortstuwing, met dien verstande dat de voorschriften 20 en 21 wel van toepassing zijn op cruiseschepen met niet-conventionele voortstuwing en lng-tankers met conventionele of niet-conventionele voortstuwing, opgeleverd op of na 1 september 2019, als omschreven in paragraaf 43 van voorschrift 2. De voorschriften 20 en 21 zijn niet van toepassing op vrachtschepen die in staat zijn ijs te breken.

4. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 van dit voorschrift, kan de Administratie ontheffing verlenen van de vereisten van voorschrift 20 en voorschrift 21 voor een schip met een brutotonnage van 400 of meer.
5. De bepalingen van paragraaf 4 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op schepen met een brutotonnage van 400 ton of meer:
 - .1. waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 januari 2017; of
 - .2. waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 2017; of
 - .3. waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 juli 2019; of
 - .4. in geval van een belangrijke wijziging van een nieuw of bestaand schip, zoals omschreven in voorschrift 2.24, op of na 1 januari 2017, en waarbij voorschrift 5.4.2 en voorschrift 5.4.3 van Hoofdstuk 2 van toepassing zijn.
6. De Administratie van een partij bij dit Verdrag die toepassing van paragraaf 4 toestaat, of de toepassing van deze paragraaf opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen voor toezending aan de partijen bij dit Protocol ter kennisneming.

Voorschrift 20. Bereikte ontwerpindex voor energie-efficiëntie (Bereikte EEDI)

1. De bereikte EEDI wordt berekend voor:
 - .1. elk nieuw schip;
 - .2. elk nieuw schip dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan; en
 - .3. elk nieuw of bestaand schip dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan die zo omvangrijk is dat het schip door de Administratie wordt beschouwd als een nieuw gebouwd schip, dat onder een of meer van de categorieën van de voorschriften 2.25 tot en met 2.35, 2.38 en 2.39 van deze Bijlage valt. De bereikte EEDI dient voor elk afzonderlijk schip te worden berekend en dient te vermelden wat de geschatte prestatie van het schip is in termen van energie-efficiëntie, en dient vergezeld te gaan van het technisch dossier bij de EEDI waarin de informatie staat die nodig is voor het berekenen van de bereikte EEDI alsmede de uitgevoerde berekening zelf. De bereikte EEDI dient te worden geverifieerd aan de hand van het technisch dossier bij de EEDI, hetzij door de Administratie hetzij door een door haar naar behoren gemachtigde organisatie⁵⁵.
2. De bereikte EEDI wordt berekend met inachtneming van de door de Organisatie ontwikkelde richtsnoeren.

Voorschrift 21. Vereiste EEDI

1. Voor elk:
 - .1. nieuw schip;

.2. nieuw schip dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan; en

.3. nieuw of bestaand schip dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan die zo omvangrijk is dat het schip door de Administratie wordt beschouwd als een nieuw gebouwd schip, dat onder een of meer van de categorieën van de voorschriften 2.25 tot en met 2.31, 2.33 tot en met 2.35, 2.38 en 2.39 valt en waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, is de bereikte EEDI als volgt:

$$\text{Bereikte EEDI} \leq \text{Vereiste EEDI} = (1-X/100) \times \text{waarde referentielijn}$$

waarbij X de in tabel 1 vermelde reductiefactor is voor de vereiste EEDI ten opzichte van de EEDI-referentielijn.

2. Voor elk nieuw of bestaand schip dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan die zo omvangrijk is dat het schip door de Administratie wordt beschouwd als een nieuw gebouwd schip, wordt de bereikte EEDI berekend en dient deze te voldoen aan het vereiste van paragraaf 21.1, waarbij de reductiefactor van toepassing is op het scheepstype en de omvang van het gewijzigde schip op de datum van het contract voor de wijziging of bij ontbreken van een contract, de datum waarop met de wijziging is begonnen.

Tabel 1. Reductiefactoren (percentage) voor de EEDI ten opzichte van de EEDI-referentielijn

Scheepstype	Omvang	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 jan 2025 en daarna
Bulkcarrier	20.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	20	30
	10.000 – 20.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0–101)	0–201)	0–301)
Gastanker	10.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	20	30
	2.000 – 10.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0–101)	0–201)	0–301)
Tankschip	20.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	20	30

Tabel 1. Reductiefactoren (percentage) voor de EEDI ten opzichte van de EEDI-referentielijn

Scheepstype	Omvang	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 jan 2025 en daarna
	4.000 – 20.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-101)	0-201)	0-301)
Containerschip	15.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	20	30
	10.000 – 15.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-101)	0-201)	0-301)
Algemeen vrachtschip	15.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	15	30
	3.000 – 15.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-101)	0-151)	0-301)
Koelschip	5.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	15	30
	3.000 – 5.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-101)	0-151)	0-301)
Combinatietanker	20.000 ton draagvermogen en hoger	0	10	20	30
	4.000 – 20.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-101)	0-201)	0-301)
Lng-tanker***	10.000 ton draagvermogen en hoger	n.v.t.	10**	20	30
Rorovrachtschip (vrachtschip voor	10.000 ton draagvermogen	n.v.t.	5**	15	30

Tabel 1. Reductiefactoren (percentage) voor de EEDI ten opzichte van de EEDI-referentielijn

Scheepstype	Omvang	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3
		1 jan 2013 – 31 dec 2014	1 jan 2015 – 31 dec 2019	1 jan 2020 – 31 dec 2024	1 jan 2025 en daarna
voertuigen)***	en hoger				
Rorovrachtschip***	2.000 ton draagvermogen en hoger	n.v.t.	5**	20	30
	1.000 – 2.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-5***	0-20*	0-30*
Roropassagiersschip***	1.000 ton draagvermogen en hoger	n.v.t.	5**	20	30
	250 – 1.000 ton draagvermogen	n.v.t.	0-5***	0-20*	0-30*
Cruiseschip*** met niet- conventionele voortstuwing	Brutotonnage 85.000 en hoger	n.v.t.	5**	20	30
	Brutotonnage 25.000 – 85.000	n.v.t.	0-5***	0-20*	0-30*

¹⁾ De reductiefactor dient lineair te worden geïnterpoleerd tussen de twee waarden, afhankelijk van de omvang van het schip. De laagste waarde van de reductiefactor dient te worden toegepast op het schip met de kleinste omvang.

n.v.t. betekent dat er geen vereiste EEDI van toepassing is.

* De reductiefactor dient lineair te worden geïnterpoleerd uit de twee waarden, afhankelijk van de omvang van het schip. De laagste waarde van de reductiefactor dient te worden toegepast op het schip met de kleinste omvang.

** Fase 1 begint voor deze schepen op 1 september 2015.

*** De reductiefactor is van toepassing op schepen die op of na 1 september 2019 worden opgeleverd, als omschreven in paragraaf 43 van voorschrift 2.

Noot: n.v.t. betekent dat er geen vereiste EEDI van toepassing is.

3. De waarden van de referentielijn dienen als volgt te worden berekend:

$$\text{Waarde referentielijn} = a \times b - c$$

waarbij a, b en c de in tabel 2 gegeven parameters zijn.

Tabel 2. Parameters voor het bepalen van de referentiewaarden voor de verschillende scheepstypen.

Scheepstype omschreven in voorschrift 2	a	b	c
2.25 Bulkcarrier	961,79	draagvermogen van het schip	0,477
2.26 Gastanker	1120,00	draagvermogen van het schip	0,456
2.27 Tankschip	1218,80	draagvermogen van het schip	0,488
2.28 Containerschip	174,22	draagvermogen van het schip	0,201
2.29 Algemeen vrachtschip	107,48	draagvermogen van het schip	0,216
2.30 Koelschip	227,01	draagvermogen van het schip	0,244
2.31 Combinatietanker	1219,00	draagvermogen van het schip	0,488
2.33 Rorovrachtschip (vrachtschip voor voertuigen)	(draagvermogen/brutotonnage)- 0,7 780,36 waarbij draagvermogen/ brutotonnage <0.3 1812,63 waarbij draagvermogen/brutotonnage ≥0.3	draagvermogen van het schip	0,471
2.34 Rorovrachtschip	1405,15	draagvermogen van het schip	0,498
2.35 Roropassagiersschip	752,16	draagvermogen van het schip	0,381
2.38 Lng-tanker	2253,7	draagvermogen van het schip	0,474

Tabel 2. Parameters voor het bepalen van de referentiewaarden voor de verschillende scheepstypen.

Scheepstype omschreven in voorschrift 2	a	b	c
2.39 Cruiseschip met niet-conventionele voortstuwing	170,84	brutotonnage van het schip	0,214

4. Indien het ontwerp van het schip zodanig is dat het onder meer dan een van de hierboven omschreven scheepstypen kan vallen, dan is de vereiste EEDI voor het schip de strengste (laagste) vereiste EEDI.
5. Bij elk schip waarop dit voorschrift van toepassing is, mag het geïnstalleerde voortstuwingsvermogen niet minder zijn dan het voortstuwingsvermogen dat nodig is om de manoeuvreerbaarheid van het schip onder slechte omstandigheden, zoals omschreven in de door de Organisatie te ontwikkelen richtsnoeren, te handhaven.
6. Bij aanvang van fase 1 en halverwege fase 2 toetst de Organisatie de status van de technologische ontwikkelingen en past, wanneer dat nodig blijkt, de in dit voorschrift voorziene termijnen, parameters voor de EEDI-referentielijn voor relevante scheepstypen en reductiepercentages aan.

Voorschrift 22. Energie-efficiëntiemanagementplan van het schip (SEEMP)

1. Elk schip dient een op het schip van toepassing zijnde energie-efficiëntiemanagementplan (SEEMP) aan boord te hebben. Dit kan onderdeel vormen van het veiligheidsbeleidssysteem (SMS) van het schip.
2. Het SEEMP moet worden ontwikkeld met inachtneming van de door de Organisatie aangenomen richtsnoeren.

Voorschrift 23. Bevordering van technische samenwerking en overdracht van technologie met betrekking tot het verbeteren van de energie-efficiëntie van schepen

1. In samenwerking met de Organisatie en andere internationale organen bevorderen en verstrekken Administraties, al naargelang van toepassing, rechtstreeks of via de Organisatie rechtstreekse steun aan Staten, met name Staten in ontwikkeling, die om technische bijstand verzoeken.
2. De Administratie van een partij werkt actief samen met andere partijen, met inachtneming van haar nationale wet- en regelgeving en beleid, om de ontwikkeling en overdracht van technologie te bevorderen en informatie uit te wisselen met Staten die om technische bijstand verzoeken, met name Staten in ontwikkeling, met betrekking tot de implementatie van maatregelen om aan de vereisten van Hoofdstuk 4 van deze Bijlage te voldoen, met name voorschriften 19.4 tot en met 19.6.

HOOFDSTUK 5. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DEZE BIJLAGE

Voorschrift 24. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 25. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.
2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
4. De audit van alle partijen:
 - .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
 - .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

Aanhangsel I. Model van een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (IAPP) (voorschrift 8)

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT BETREFFENDE VOORKOMING VAN LUCHTVERONTREINIGING

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van 1997, zoals in 2008 gewijzigd bij resolutie MEPC.xx(58), tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (hierna te noemen „het Verdrag”) namens de Regering van:

.....

(volledige officiële aanduiding van het land)

door:

.....

(volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie gemachtigd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag)

Gegevens van het schip*

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of -letters

Thuishaven

Brutotonnage

IMO-nummer +.....

* De gegevens van het schip kunnen ook horizontaal worden vermeld in de vakjes.

+ Zie het stelsel voor scheepsidentificatienummers van de IMO door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.600(15).

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

1. Dat het schip is onderzocht in overeenstemming met voorschrift 5 van Bijlage VI bij het Verdrag; en

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat de uitrusting, systemen, installaties, middelen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde vereisten van Bijlage VI bij het Verdrag.

Datum van voltooiing van het onderzoek waarop dit certificaat gebaseerd is:
(dd/mm/jjjj)

Dit certificaat is geldig tot* afhankelijk van onderzoeken in overeenstemming met voorschrift 5 van Bijlage VI bij het Verdrag.

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het certificaat)

(dd/mm/jjjj):

(datum van
afgifte)

(handtekening van bevoegde ambtenaar die het certificaat
afgeeft)

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

* Vul de uiterste datum van geldigheid in als vermeld door de Administratie in overeenstemming met voorschrift 9.1 van Bijlage VI bij het Verdrag. De dag en maand van deze datum komen overeen met die van de verjaardatum omschreven in voorschrift 2.3 van Bijlage VI bij het Verdrag, tenzij gewijzigd in overeenstemming met voorschrift 9.8 van Bijlage VI bij het Verdrag.

Aantekening voor jaarlijkse en tussentijdse onderzoeken

..... *(handtekening van bevoegde ambtenaar)*

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Jaarlijks/tussentijds onderzoek in overeenstemming met voorschrift 9.8.3

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat bij een jaarlijks/tussentijds* onderzoek in overeenstemming met voorschrift 9.8.3 van Bijlage VI bij het Verdrag is geconstateerd dat het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van die Bijlage:

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekening tot verlenging van het certificaat indien het korter dan 5 jaar geldig is en voorschrift 9.3 van toepassing is

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van de Bijlage en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 9.3 van Bijlage VI bij het Verdrag aanvaard als geldig tot (dd/mm/jjjj):

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Aantekening dat het hernieuwde onderzoek is voltooid en voorschrift 9.4 van toepassing is

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van de Bijlage en dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 9.4 van Bijlage VI bij het Verdrag aanvaard als geldig tot (dd/mm/jjjj):

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

Aantekening tot verlenging van de geldigheid van het certificaat totdat de haven van onderzoek wordt aangedaan of voor uitstel indien voorschrift 9.5 of 9.6 van toepassing is

Dit certificaat wordt in overeenstemming met voorschrift 9.5 of 9.6* van Bijlage VI bij het Verdrag aanvaard als geldig tot (dd/mm/jjjj)

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekening tot verschuiving van de verjaardatum indien voorschrift 9.8 van toepassing is

In overeenstemming met voorschrift 9.8 van Bijlage VI bij het Verdrag wordt de nieuwe verjaardatum: (dd/mm/jjjj)

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

In overeenstemming met voorschrift 9.8 van Bijlage VI bij het Verdrag wordt de nieuwe verjaardatum: (dd/mm/jjjj)

Getekend

(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum (dd/mm/jjjj):

(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)

**AANVULLING OP HET INTERNATIONAAL CERTIFICAAT BETREFFENDE VOORKOMING
VAN LUCHTVERONTREINIGING (IAPP-CERTIFICAAT)**

VERSLAG VAN BOUW EN UITRUSTING

Opmerkingen:

- 1.** Dit verslag dient permanent gehecht te zijn aan het IAPP-certificaat. Het IAPP-certificaat dient te allen tijde beschikbaar te zijn aan boord van het schip.
- 2.** Het verslag dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.
- 3.** De hokjes worden ingevuld met ofwel een kruisje (x) voor het antwoord „ja” en „van toepassing” of een (-) voor de antwoorden „neen” of „niet van toepassing”, al naar gelang wat van toepassing is.
- 4.** Tenzij anders vermeld, verwijzen de voorschriften genoemd in dit verslag naar de voorschriften van Bijlage VI bij het Verdrag en resoluties of circulaires verwijzen naar die welke zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie.

1. Gegevens van het schip

1.1. Naam van het schip

1.2. IMO-nummer

1.3. Datum waarop de kiel werd gelegd of de bouw van het schip zich in een soortgelijk stadium bevond

1.4. Lengte (L) # meters

Uitsluitend in te vullen voor schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 die specifiek zijn gebouwd en uitsluitend worden gebruikt voor recreatiedoeleinden en waarop overeenkomstig voorschrift 13.5.2.1 en voorschrift 13.5.2.3 de NOx-emissiegrenswaarde vervat in voorschrift 13.5.1.1 niet van toepassing is.

2. Beheersing van emissies door schepen

2.1. Ozonafbrekende stoffen (voorschrift 12)

2.1.1. De volgende brandblussystemen en overige systemen en uitrusting die ozonafbrekende stoffen, niet zijnde hydrochloorfluorkoolwaterstoffen, bevatten en geïnstalleerd vóór 19 mei 2005, mogen in bedrijf blijven:

Systeem of uitrusting	Locatie aan boord	Stof

2.1.2. De volgende systemen die hydrochloorfluorkoolwaterstoffen (HCFK's) bevatten en geïnstalleerd zijn vóór 1 januari 2020 mogen in bedrijf blijven:

Systeem of uitrusting	Locatie aan boord	Stof

2.2. Stikstofoxiden (NOx) (voorschrift 13)

2.2.1. De volgende op dit schip geïnstalleerde scheepsdieselmotoren voldoen aan de van toepassing zijnde emissiegrenswaarde van voorschrift 13 overeenkomstig de herziene NOx Technische Code 2008:

		Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
Producent en model							
Serienummer							
Gebruik							
Uitgangsvermogen (kW)							
Nominaal toerental (OPM)							
Installatiedatum (dd/mm/jjjj)							
Datum ingrijpende wijziging	Volgens voorschrift						

		Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
(dd/mm/jjjj)	13.2.2						
	Volgens voorschrift 13.2.3						
Vrijstelling ogv voorschrift 13.1.1.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Generatie I Voorschr. 13.3		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Generatie II Voorschr. 13.4		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Generatie II Voorschr. 13.2.2 of 13.5.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Generatie III Voorschr. 13.5.1.1		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Goedgekeurde methode bestaat		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Goedgekeurde methode niet op de markt verkrijgbaar		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Goedgekeurde methode geïnstalleerd		☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.3. Zwaveloxiden (SO_x) en fijnstof (voorschrift 14)

2.3.1. Indien het schip vaart buiten een gebied voor emissiebeheersing zoals aangeduid in voorschrift 14.3, gebruikt het schip:

.1. brandstofolie met een zwavelgehalte als aangetoond door middel van bunkerafleveringsbonnen die ten hoogste de grenswaarde bedraagt van:

- 4,50% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2012); of ☐
- 3,50% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2020); of ☐
- 0,50% m/m, en/of ☐

.2. een gelijkwaardige voorziening goedgekeurd in overeenstemming met voorschrift 4.1 zoals vermeld in 2.6 die ten minste even doeltreffend is wat betreft de reductie van de emissie van SO_x ten opzichte van het gebruik van een brandstofolie met een zwavelgehalte met een grenswaarde van:

- 4,50% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2012); of ☐
- 3,50% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2020); of ☐
- 0,50% m/m ☐

2.3.2. Indien het schip vaart binnen een gebied voor emissiebeheersing zoals aangeduid in voorschrift 14.3, gebruikt het schip:

.1. brandstofolie met een zwavelgehalte als aangetoond door middel van bunkerafleveringsbonnen die ten hoogste de grenswaarde bedraagt van:

- 1,00% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2015); of ☐
- 0,10% m/m, en/of ☐

.2. een gelijkwaardige voorziening goedgekeurd in overeenstemming met voorschrift 4.1 zoals vermeld in 2.6 die ten minste even doeltreffend is wat betreft de reductie van de emissie van SO_x ten opzichte van het gebruik van een brandstofolie met een zwavelgehalte met een grenswaarde van:

- 1,00% m/m (niet van toepassing op of na 1 januari 2015); of ☐
- 0,10% m/m ☐

2.4. Vluchtige organische stoffen (VOS) (voorschrift 15)

2.4.1. Op het tankschip is een dampopvangsysteem geïnstalleerd dat is goedgekeurd in overeenstemming met MSC/Circ. 585 ☐

2.4.2.1. Voor een tankschip dat ruwe olie vervoert is er een goedgekeurd VOS-beheersplan ☐

2.4.2.2. Referentienummer goedkeuring VOS-beheersplan:

2.5. Verbranding aan boord (voorschrift 16)

Op het schip is een verbrandingsinstallatie:

.1. geïnstalleerd op of na 1 januari 2000 die voldoet aan resolutie MEPC.76(40) zoals gewijzigd ☐

.2. geïnstalleerd vóór 1 januari 2000 die voldoet aan:

.2.1. resolutie MEPC.59(33) ☐

.2.1. resolutie MEPC.76(40) ☐

2.6. Gelijkwaardige voorzieningen (voorschrift 4)

Voor het schip is toestemming verkregen voor het installeren en gebruiken van de volgende installaties, materialen, middelen of toestellen of andere procedures, alternatieve brandstofolie of andere methodes dan vereist volgens deze Bijlage:

Systeem of uitrusting	Gebruikte gelijkwaardige voorziening	Referentienummer goedkeuring

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat dit verslag in alle opzichten correct is.

Afgegeven te	
<i>(plaats van afgifte van het verslag)</i>	
(dd/mm/jjjj):	
<i>(datum van afgifte)</i>	<i>(handtekening van bevoegde ambtenaar die het verslag afgeeft)</i>
<i>(zegel of stempel van de autoriteit, naar gelang wat van toepassing is)</i>	

Aanhangsel II. Testcycli en wegingsfactoren (Voorschrift 13)

De volgende testcycli en wegingsfactoren dienen te worden gehanteerd om te verifiëren of scheepsdieselmotoren voldoen aan de van toepassing zijnde NO_x-grenswaarden in overeenstemming met voorschrift 13 van deze Bijlage, gebruikmakend van de in de NO_x Technische Code 2008 beschreven testprocedure en berekeningsmethode.

- .1.** Voor scheepsmotoren met een constant toerental als hoofdvoortstuwingsinstallatie van een schip met inbegrip van diesel-elektrische aandrijving, dient testcyclus E2 te worden uitgevoerd;
- .2.** Voor schroefinstallaties met verstelbare spoed dient testcyclus E2 te worden uitgevoerd;
- .3.** Voor hoofd- en hulpmotoren die belast worden volgens de schroefwet dient testcyclus E3 te worden uitgevoerd;
- .4.** Voor hulpmotoren met een constant toerental dient testcyclus D2 te worden uitgevoerd; en
- .5.** Voor hulpmotoren met variabele snelheid en variabele belasting die niet bij de bovenstaande categorieën zijn inbegrepen, dient testcyclus C1 te worden uitgevoerd.

Testcyclus voor *hoofdvoortstuwingsinstallaties met een constant toerental*

(met inbegrip van diesel-elektrische aandrijving en alle schroefinstallaties met verstelbare spoed)

Testcyclus type E2	Toerental	100%	100%	100%	100%
	Vermogen	100%	75%	50%	25%
	Wegingsfactor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcyclus voor *hoofdmotoren en hulpmotoren die volgens de schroefwet worden aangedreven*

Testcyclus type E3	Toerental	100%	91%	80%	63%
	Vermogen	100%	75%	50%	25%
	Wegingsfactor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcyclus voor toepassing op *hulpmotoren met constant toerental*

Testcyclus type D2	Toerental	100%	100%	100%	100%	100%
	Vermogen	100%	75%	50%	25%	10%
	Wegingsfactor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Testcyclus voor *hulpmotoren met variabele snelheid en belasting*

Testcyclus type C1	Toerental	Nominaal				Tussentoerental			Stationair
	Koppel	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Wegingsfactor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

In het geval van een overeenkomstig lid 5.1.1 van voorschrift 13 te certificeren motor, mag de emissie per toerentalstand de van toepassing zijnde NO_x-grenswaarde met ten hoogste 50% overschrijden, behalve in de volgende gevallen:

- .1. 10% van het toerental in testcyclus D2.
- .2. 10% van het toerental in testcyclus C1.
- .3. stationair toerental in testcyclus C1.

Aanhangsel III. Criteria en procedures voor de aanwijzing van gebieden voor emissiebeheersing (Voorschriften 13.6 en 14.3)

1. Doelstellingen

1.1. Doel van dit aanhangsel is de Partijen te voorzien van criteria en procedures voor het formuleren en indienen van voorstellen voor het aanwijzen van gebieden voor emissiebeheersing en de factoren te benoemen die bij de beoordeling van deze voorstellen door de Organisatie in aanmerking dienen te worden genomen.

1.2. De emissie van NO_x, SO_x en fijnstof door zeeschepen draagt overal ter wereld bij aan concentraties van luchtvervuiling in steden en kustgebieden. Tot de schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu ten gevolge van luchtvervuiling behoren onder meer voortijdig overlijden, hart- en vaatziekten, longkanker, chronische luchtwegaandoeningen alsmede verzuring en eutrofiëring.

1.3. Aanneming van een gebied voor emissiebeheersing dient door de Organisatie te worden overwogen indien er een aantoonbare noodzaak bestaat tot preventie, reductie en beheersing van de emissie van NO_x, SO_x en fijnstof of een combinatie ervan (hierna emissies) door schepen.

2. Procedure voor de aanwijzing van gebieden voor emissiebeheersing

2.1. Een voorstel aan de Organisatie voor de aanwijzing van een gebied waar de emissie van NO_x of SO_x en fijnstof of alle drie de typen emissies dient te worden beheerst, kan uitsluitend door de Partijen worden ingediend. Indien twee of meer Partijen een gezamenlijk belang hebben in een specifiek gebied dienen ze gezamenlijk een voorstel in te dienen.

2.2. Een voorstel voor de aanwijzing van een bepaald gebied als gebied voor emissiebeheersing dient te worden ingediend bij de Organisatie in overeenstemming met de door de Organisatie vastgestelde regels en procedures.

3. Criteria voor de aanwijzing van gebieden voor emissiebeheersing

3.1. Het voorstel dient onder meer te omvatten:

- .1.** een duidelijke afbakening van het voorgestelde toepassingsgebied, tezamen met een referentiekaart waarop het gebied is gemarkeerd;
- .2.** het soort of de soorten emissie waarvoor beheersing wordt voorgesteld (bijv. NO_x of SO_x of fijnstof of alle drie de typen emissies);
- .3.** een beschrijving van de bevolkingsgroepen en milieugebieden die bedreigd worden door de gevolgen van emissies door schepen;
- .4.** een evaluatie waaruit blijkt dat emissies van schepen die varen in het voorgestelde beheersgebied bijdragen aan de concentraties van luchtvervuiling of leiden tot schadelijke milieugevolgen. Een dergelijke evaluatie omvat een beschrijving van de gevolgen van de desbetreffende emissies op de volksgezondheid en het milieu, waaronder schadelijke gevolgen voor ecosystemen op het land en in het water, gebieden met natuurlijke productiviteit, kwetsbare leefomgevingen, waterkwaliteit, volksgezondheid en gebieden van cultureel en wetenschappelijk belang, indien van toepassing. De bronnen van relevante gegevens, met inbegrip van de gebruikte methoden, dienen te worden vermeld;
- .5.** relevante informatie met betrekking tot de meteorologische omstandigheden in het voorgestelde gebied, de bedreigde bevolkingsgroepen en milieugebieden, in het bijzonder de heersende windpatronen, topografische, geologische, oceanografische, morfologische of andere omstandigheden die bijdragen aan concentraties van luchtvervuiling of schadelijke gevolgen voor het milieu;
- .6.** de aard van het scheepvaartverkeer in het voorgestelde gebied voor emissiebeheersing, met inbegrip van de patronen en dichtheid van dat verkeer;
- .7.** een beschrijving van de beheersmaatregelen genomen door de indienende Partij of Partijen met betrekking tot bronnen van SO_x-, NO_x- en fijnstofemissies op het land die de bevolking treffen en het bedreigde gebied aantasten, welke maatregelen zijn en worden uitgevoerd alsmede te nemen maatregelen in verband met de bepalingen van de voorschriften 13 en 14 van Bijlage VI; en
- .8.** de relatieve kosten van het terugdringen van emissies door schepen ten opzichte van maatregelen op het land en de economische gevolgen voor de scheepvaart die betrokken is bij de internationale handel.

3.2. De geografische grenzen van een gebied voor emissiebeheersing dienen gebaseerd te zijn op de bovenomschreven relevante criteria, met inbegrip van de emissies en stortingen door schepen die varen in het voorgestelde gebied, verkeerspatronen en -dichtheid en windomstandigheden.

4. Procedures voor de beoordeling en aanneming van gebieden voor emissiebeheersing door de organisatie

4.1. De Organisatie neemt ieder bij haar door een Partij of Partijen ingediend voorstel in overweging.

4.2. Bij het beoordelen van het voorstel neemt de Organisatie de criteria in aanmerking die gelden voor elk voorstel tot aanneming zoals vervat in deel 3 hierboven.

4.3. Een gebied voor emissiebeheersing wordt aangewezen door middel van een wijziging van deze Bijlage in overeenstemming met artikel 16 van dit Verdrag behandeld, aangenomen en in werking gesteld.

5. Functioneren van gebieden voor emissiebeheersing

5.1. Partijen met schepen die varen in het gebied worden aangemoedigd de Organisatie op de hoogte te stellen van eventuele zorgen omtrent het functioneren van het gebied.

Aanhangsel IV. Typegoedkeuring en grenzen ten aanzien van het gebruik van verbrandingsinstallaties aan boord (Voorschrift 16)

- 1.** Voor verbrandingsinstallaties aan boord als beschreven in voorschrift 16.6.1 dient voor iedere verbrandingsinstallatie een IMO-certificaat voor typegoedkeuring aanwezig te zijn. Teneinde een dergelijk certificaat te verkrijgen, dient de verbrandingsinstallatie te zijn ontworpen en gebouwd volgens een goedgekeurde norm zoals beschreven in voorschrift 16.6.1. Ieder model dient te worden onderworpen aan een gespecificeerde testprocedure voor typegoedkeuring in de fabriek of in een goedgekeurde testvoorziening onder de verantwoordelijkheid van de Administratie, waarbij gebruik wordt gemaakt van de volgende standaard brandstof/afvalspecificatie voor de typegoedkeuringstest om te bepalen of de verbrandingsinstallatie functioneert binnen de in het tweede lid van dit aanhangsel gespecificeerde grenzen:

Oliehoudend slik bestaande uit:	75% oliehoudend slik van zware olie;
	5% afgewerkte smeerolie; en
	20% geëmulgeerd water.

Vaste afvalstoffen bestaande uit:	50% voedselresten;
	50% afval, bestaande uit:

	ongeveer	30% papier
	"	40% karton
	"	10% lompen
	"	20% plastic
	Het mengsel bestaat uit maximaal 50% vloeistoffen en 7% onbrandbare vaste stoffen.	

2. Verbrandingsinstallatie aan boord zoals beschreven in voorschrift 16.6.1 dienen te functioneren binnen de volgende grenzen:

O ₂ in verbrandingskamer:	6 – 12%
CO in rookgas gemiddeld maximaal:	200 mg/MJ
roetgetal gemiddeld maximaal:	bacharach 3 of ringelman 1 (20% opaciteit) (Uitsluitend gedurende zeer korte periodes, bijvoorbeeld bij opstarten, is een hoger roetgetal toegestaan).
Onverbrande componenten in asresten:	maximaal 10% van gewicht
Temperatuurbereik van rookgasuitlaat van verbrandingskamer:	850 – 1200° C

Aanhangsel V. Te vermelden gegevens op de bunkerafleveringsbon (Voorschrift 18.5)

Naam en IMO-nummer van ontvangend schip

Haven

Datum van begin levering

Naam, adres en telefoonnummer van de leverancier van de scheepsbrandstofolie

Naam product(en)

Hoeveelheid in metrieke ton

Dichtheid bij 15°C, kg/m³*

Zwavelgehalte (% m/m)**

Een door de vertegenwoordiger van de leverancier van de brandstofolie ondertekende en gewaarmerkte verklaring dat de geleverde brandstofolie voldoet aan het van toepassing zijnde lid van voorschrift 14.1 of 14.4 en voorschrift 18.3 van deze Bijlage.

* Brandstofolie wordt getest in overeenstemming met ISO 3675:1998 of ISO 12185:1996.

** Brandstofolie wordt getest in overeenstemming met ISO 8754:2003.

Aanhangsel VI. Procedure voor de verificatie van brandstofoliemonsters uit hoofde van MARPOL Bijlage VI (Voorschrift 18.8.2)

De volgende procedure wordt gebruikt om vast te stellen of de aan boord van schepen geleverde en aldaar gebruikte brandstofolie voldoet aan de krachtens voorschrift 14 van Bijlage VI vereiste zwavelgrenzen.

1. Algemene vereisten

1.1. Het representatieve brandstofoliemonster dat uit hoofde van lid 8.1 van voorschrift 18 (het „MARPOL-monster”) verplicht is wordt gebruikt om het zwavelgehalte van de aan een schip geleverde brandstofolie te verifiëren.

1.2. Een Administratie beheert de verificatieprocedure via haar bevoegde autoriteit.

1.3. De voor de in dit aanhangsel vervatte verificatieprocedure verantwoordelijke laboratoria dienen volledig geaccrediteerd⁵⁶ te zijn voor het uitvoeren van de tests.

2. Verificatieprocedure fase 1

2.1. De bevoegde autoriteit levert het MARPOL-monster af bij het laboratorium.

2.2. Het laboratorium:

.1. legt de gegevens van het zegelnummer en het label aan het monster vast in het testdossier;

.2. bevestigt of het zegel van het MARPOL-monster intact is; en

.3. wijst alle MARPOL-monsters met verbroken zegels af.

2.3. Indien het zegel van het MARPOL-monster intact is, start het laboratorium de verificatieprocedure en:

.1. stelt vast of het MARPOL-monster grondig gehomogeniseerd is;

.2. neemt twee afgeleide monsters van het MARPOL-monster; en

.3. verzegelt het MARPOL-monster opnieuw en legt de gegevens van het nieuwe zegel vast in het testdossier.

2.4. De twee afgeleide monsters worden achtereenvolgens getest volgens de omschreven testmethode bedoeld in aanhangsel V. Ten behoeve van deze verificatieprocedure worden de uitkomsten van de analyse aangeduid als „A” en „B”:

.1. Indien de resultaten van „A” en „B” binnen de herhaalbaarheid (r) van de testmethode blijven, worden deze als geldig aangemerkt.

.2. Blijven de resultaten van „A” en „B” niet binnen de herhaalbaarheid (r) van de testmethode, dan worden beide afgewezen en dient het laboratorium nieuwe afgeleide monsters te nemen en te onderzoeken. De monster-fles dient opnieuw verzegeld te worden in overeenstemming met lid 2.3.3 hierboven zodra de nieuwe afgeleide monsters zijn genomen.

2.5. Indien de testresultaten van „A” en „B” geldig zijn, dient het gemiddelde van deze twee resultaten te worden berekend; de uitkomst daarvan wordt aangeduid als „X”.

.1. Indien het resultaat „X” gelijk is aan of lager dan de conform Bijlage VI toepasselijke grenswaarde, wordt de brandstofolie geacht te voldoen aan de vereisten.

.2. Indien het resultaat „X” hoger is dan de conform Bijlage VI toepasselijke grenswaarde, dient verificatieprocedure fase 2 te worden uitgevoerd; is resultaat „X” echter hoger dan de specificatiegrens maal 0,59 R (waarbij R staat voor de reproduceerbaarheid van de testmethode), wordt de brandstofolie aangemerkt als niet-conform en is verder testen niet nodig.

3. Verificatieprocedure fase 2

3.1. Indien fase 2 van de verificatieprocedure nodig is uit hoofde van lid 2.5.2 hierboven, zendt de bevoegde autoriteit het MARPOL-monster naar een tweede geaccrediteerd laboratorium.

3.2. Na ontvangst van het MARPOL-monster:

.1. legt het laboratorium de gegevens van het overeenkomstig 2.3.3 aangebrachte nieuwe zegelnummer en het label aan het monster vast in het testdossier;

.2. neemt het laboratorium twee afgeleide monsters van het MARPOL-monster; en

.3. verzegelt het laboratorium het MARPOL-monster opnieuw en legt het de gegevens van het nieuwe zegel vast in het testdossier.

3.3. De twee afgeleide monsters worden achtereenvolgens getest volgens de omschreven testmethode bedoeld in aanhangsel V. Ten behoeve van deze verificatieprocedure worden de uitkomsten van de analyse aangeduid als „C” en „D”:

.1. Indien de resultaten van „C” en „D” binnen de herhaalbaarheid (r) van de testmethode blijven, worden deze als geldig aangemerkt.

.2. Blijven de resultaten van „C” en „D” niet binnen de herhaalbaarheid (r) van de testmethode, dan worden beide afgewezen en dient het laboratorium nieuwe afgeleide monsters te nemen en te onderzoeken. De monster-fles dient opnieuw verzegeld te worden in overeenstemming met lid 3.2.3 zodra de nieuwe afgeleide monsters zijn genomen.

3.4. Indien de testresultaten „C” en „D” geldig zijn en de resultaten „A”, „B”, „C” en „D” binnen de reproduceerbaarheid (R) van de testmethode blijven, bepaalt het laboratorium het gemiddelde van de resultaten dat wordt aangeduid als „Y”.

.1. Indien het resultaat „Y” gelijk is aan of lager dan de conform Bijlage VI toepasselijke grenswaarde, wordt de brandstofolie geacht te voldoen aan de vereisten.

.2. Indien het resultaat „Y” hoger is dan de conform Bijlage VI toepasselijke grenswaarde, voldoet de brandstofolie niet aan de normen van Bijlage VI.

3.5. Indien de resultaten „A”, „B”, „C” en „D” niet binnen de reproduceerbaarheid (R) van de testmethode blijven, kan de Administratie alle testresultaten vernietigen en, naar eigen inzicht, besluiten de volledige testprocedure te herhalen.

3.6. De met de verificatieprocedure verkregen resultaten zijn definitief.

Aanhangsel VII. Gebieden voor emissiebeheersing (Voorschriften 13.6 en 14.3)

.1. De grenzen van de gebieden voor emissiebeheersing die zijn aangewezen ingevolge de voorschriften 13.6 en 14.3, anders dan de Baltische Zee en de Noordzeegebieden, zijn vervat in dit Aanhangsel.

.2. Het Noord-Amerikaanse gebied bestaat uit:

.1. het zeegebied ter hoogte van de Pacifische kusten van de Verenigde Staten en Canada dat ligt binnen de geodetische lijnen die de volgende coördinaten verbinden:

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
1	32° 32' 10" Noorderbreedte	117° 06' 11" Westerlengte
2	32° 32' 04" Noorderbreedte	117° 07' 29" Westerlengte
3	32° 31' 39" Noorderbreedte	117° 14' 20" Westerlengte
4	32° 33' 13" Noorderbreedte	117° 15' 50" Westerlengte
5	32° 34' 21" Noorderbreedte	117° 22' 01" Westerlengte
6	32° 35' 23" Noorderbreedte	117° 27' 53" Westerlengte
7	32° 37' 38" Noorderbreedte	117° 49' 34" Westerlengte
8	31° 07' 59" Noorderbreedte	118° 36' 21" Westerlengte
9	30° 33' 25" Noorderbreedte	121° 47' 29" Westerlengte
10	31° 46' 11" Noorderbreedte	123° 17' 22" Westerlengte
11	32° 21' 58" Noorderbreedte	123° 50' 44" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
12	32° 56' 39" Noorderbreedte	124° 11' 47" Westerlengte
13	33° 40' 12" Noorderbreedte	124° 27' 15" Westerlengte
14	34° 31' 28" Noorderbreedte	125° 16' 52" Westerlengte
15	35° 14' 38" Noorderbreedte	125° 43' 23" Westerlengte
16	35° 43' 60" Noorderbreedte	126° 18' 53" Westerlengte
17	36° 16' 25" Noorderbreedte	126° 45' 30" Westerlengte
18	37° 01' 35" Noorderbreedte	127° 07' 18" Westerlengte
19	37° 45' 39" Noorderbreedte	127° 38' 02" Westerlengte
20	38° 25' 08" Noorderbreedte	127° 52' 60" Westerlengte
21	39° 25' 05" Noorderbreedte	128° 31' 23" Westerlengte
22	40° 18' 47" Noorderbreedte	128° 45' 46" Westerlengte
23	41° 13' 39" Noorderbreedte	128° 40' 22" Westerlengte
24	42° 12' 49" Noorderbreedte	129° 00' 38" Westerlengte
25	42° 47' 34" Noorderbreedte	129° 05' 42" Westerlengte
26	43° 26' 22" Noorderbreedte	129° 01' 26" Westerlengte
27	44° 24' 43" Noorderbreedte	128° 41' 23" Westerlengte
28	45° 30' 43" Noorderbreedte	128° 40' 02" Westerlengte
29	46° 11' 01" Noorderbreedte	128° 49' 01" Westerlengte
30	46° 33' 55" Noorderbreedte	129° 04' 29" Westerlengte
31	47° 39' 55" Noorderbreedte	131° 15' 41" Westerlengte
32	48° 32' 32" Noorderbreedte	132° 41' 00" Westerlengte
33	48° 57' 47" Noorderbreedte	133° 14' 47" Westerlengte
34	49° 22' 39" Noorderbreedte	134° 15' 51" Westerlengte
35	50° 01' 52" Noorderbreedte	135° 19' 01" Westerlengte
36	51° 03' 18" Noorderbreedte	136° 45' 45" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
37	51° 54' 04" Noorderbreedte	137° 41' 54" Westerlengte
38	52° 45' 12" Noorderbreedte	138° 20' 14" Westerlengte
39	53° 29' 20" Noorderbreedte	138° 40' 36" Westerlengte
40	53° 40' 39" Noorderbreedte	138° 48' 53" Westerlengte
41	54° 13' 45" Noorderbreedte	139° 32' 38" Westerlengte
42	54° 39' 25" Noorderbreedte	139° 56' 19" Westerlengte
43	55° 20' 18" Noorderbreedte	140° 55' 45" Westerlengte
44	56° 07' 12" Noorderbreedte	141° 36' 18" Westerlengte
45	56° 28' 32" Noorderbreedte	142° 17' 19" Westerlengte
46	56° 37' 19" Noorderbreedte	142° 48' 57" Westerlengte
47	58° 51' 04" Noorderbreedte	153° 15' 03" Westerlengte

.2. de zeegebieden ter hoogte van de Atlantische kusten van de Verenigde Staten, Canada en Frankrijk (Saint-Pierre-et-Miquelon) en de kust van de Verenigde Staten aan de Golf van Mexico die liggen binnen de geodetische lijnen die de volgende coördinaten verbinden:

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
1	60° 00' 00" Noorderbreedte	64° 09' 36" Westerlengte
2	60° 00' 00" Noorderbreedte	56° 43' 00" Westerlengte
3	58° 54' 01" Noorderbreedte	55° 38' 05" Westerlengte
4	57° 50' 52" Noorderbreedte	55° 03' 47" Westerlengte
5	57° 35' 13" Noorderbreedte	54° 00' 59" Westerlengte
6	57° 14' 20" Noorderbreedte	53° 07' 58" Westerlengte
7	56° 48' 09" Noorderbreedte	52° 23' 29" Westerlengte
8	56° 18' 13" Noorderbreedte	51° 49' 42" Westerlengte
9	54° 23' 21" Noorderbreedte	50° 17' 44" Westerlengte
10	53° 44' 54" Noorderbreedte	50° 07' 17" Westerlengte
11	53° 04' 59" Noorderbreedte	50° 10' 05" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
12	52° 20' 06" Noorderbreedte	49° 57' 09" Westerlengte
13	51° 34' 20" Noorderbreedte	48° 52' 45" Westerlengte
14	50° 40' 15" Noorderbreedte	48° 16' 04" Westerlengte
15	50° 02' 28" Noorderbreedte	48° 07' 03" Westerlengte
16	49° 24' 03" Noorderbreedte	48° 09' 35" Westerlengte
17	48° 39' 22" Noorderbreedte	47° 55' 17" Westerlengte
18	47° 24' 25" Noorderbreedte	47° 46' 56" Westerlengte
19	46° 35' 12" Noorderbreedte	48° 00' 54" Westerlengte
20	45° 19' 45" Noorderbreedte	48° 43' 28" Westerlengte
21	44° 43' 38" Noorderbreedte	49° 16' 50" Westerlengte
22	44° 16' 38" Noorderbreedte	49° 51' 23" Westerlengte
23	43° 53' 15" Noorderbreedte	50° 34' 01" Westerlengte
24	43° 36' 06" Noorderbreedte	51° 20' 41" Westerlengte
25	43° 23' 59" Noorderbreedte	52° 17' 22" Westerlengte
26	43° 19' 50" Noorderbreedte	53° 20' 13" Westerlengte
27	43° 21' 14" Noorderbreedte	54° 09' 20" Westerlengte
28	43° 29' 41" Noorderbreedte	55° 07' 41" Westerlengte
29	42° 40' 12" Noorderbreedte	55° 31' 44" Westerlengte
30	41° 58' 19" Noorderbreedte	56° 09' 34" Westerlengte
31	41° 20' 21" Noorderbreedte	57° 05' 13" Westerlengte
32	40° 55' 34" Noorderbreedte	58° 02' 55" Westerlengte
33	40° 41' 38" Noorderbreedte	59° 05' 18" Westerlengte
34	40° 38' 33" Noorderbreedte	60° 12' 20" Westerlengte
35	40° 45' 46" Noorderbreedte	61° 14' 03" Westerlengte
36	41° 04' 52" Noorderbreedte	62° 17' 49" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
37	40° 36' 55" Noorderbreedte	63° 10' 49" Westerlengte
38	40° 17' 32" Noorderbreedte	64° 08' 37" Westerlengte
39	40° 07' 46" Noorderbreedte	64° 59' 31" Westerlengte
40	40° 05' 44" Noorderbreedte	65° 53' 07" Westerlengte
41	39° 58' 05" Noorderbreedte	65° 59' 51" Westerlengte
42	39° 28' 24" Noorderbreedte	66° 21' 14" Westerlengte
43	39° 01' 54" Noorderbreedte	66° 48' 33" Westerlengte
44	38° 39' 16" Noorderbreedte	67° 20' 59" Westerlengte
45	38° 19' 20" Noorderbreedte	68° 02' 01" Westerlengte
46	38° 05' 29" Noorderbreedte	68° 46' 55" Westerlengte
47	37° 58' 14" Noorderbreedte	69° 34' 07" Westerlengte
48	37° 57' 47" Noorderbreedte	70° 24' 09" Westerlengte
49	37° 52' 46" Noorderbreedte	70° 37' 50" Westerlengte
50	37° 18' 37" Noorderbreedte	71° 08' 33" Westerlengte
51	36° 32' 25" Noorderbreedte	71° 33' 59" Westerlengte
52	35° 34' 58" Noorderbreedte	71° 26' 02" Westerlengte
53	34° 33' 10" Noorderbreedte	71° 37' 04" Westerlengte
54	33° 54' 49" Noorderbreedte	71° 52' 35" Westerlengte
55	33° 19' 23" Noorderbreedte	72° 17' 12" Westerlengte
56	32° 45' 31" Noorderbreedte	72° 54' 05" Westerlengte
57	31° 55' 13" Noorderbreedte	74° 12' 02" Westerlengte
58	31° 27' 14" Noorderbreedte	75° 15' 20" Westerlengte
59	31° 03' 16" Noorderbreedte	75° 51' 18" Westerlengte
60	30° 45' 42" Noorderbreedte	76° 31' 38" Westerlengte
61	30° 12' 48" Noorderbreedte	77° 18' 29" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
62	29° 25' 17" Noorderbreedte	76° 56' 42" Westerlengte
63	28° 36' 59" Noorderbreedte	76° 47' 60" Westerlengte
64	28° 17' 13" Noorderbreedte	76° 40' 10" Westerlengte
65	28° 17' 12" Noorderbreedte	79° 11' 23" Westerlengte
66	27° 52' 56" Noorderbreedte	79° 28' 35" Westerlengte
67	27° 26' 01" Noorderbreedte	79° 31' 38" Westerlengte
68	27° 16' 13" Noorderbreedte	79° 34' 18" Westerlengte
69	27° 11' 54" Noorderbreedte	79° 34' 56" Westerlengte
70	27° 05' 59" Noorderbreedte	79° 35' 19" Westerlengte
71	27° 00' 28" Noorderbreedte	79° 35' 17" Westerlengte
72	26° 55' 16" Noorderbreedte	79° 34' 39" Westerlengte
73	26° 53' 58" Noorderbreedte	79° 34' 27" Westerlengte
74	26° 45' 46" Noorderbreedte	79° 32' 41" Westerlengte
75	26° 44' 30" Noorderbreedte	79° 32' 23" Westerlengte
76	26° 43' 40" Noorderbreedte	79° 32' 20" Westerlengte
77	26° 41' 12" Noorderbreedte	79° 32' 01" Westerlengte
78	26° 38' 13" Noorderbreedte	79° 31' 32" Westerlengte
79	26° 36' 30" Noorderbreedte	79° 31' 06" Westerlengte
80	26° 35' 21" Noorderbreedte	79° 30' 50" Westerlengte
81	26° 34' 51" Noorderbreedte	79° 30' 46" Westerlengte
82	26° 34' 11" Noorderbreedte	79° 30' 38" Westerlengte
83	26° 31' 12" Noorderbreedte	79° 30' 15" Westerlengte
84	26° 29' 05" Noorderbreedte	79° 29' 53" Westerlengte
85	26° 25' 31" Noorderbreedte	79° 29' 58" Westerlengte
86	26° 23' 29" Noorderbreedte	79° 29' 55" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
87	26° 23' 21" Noorderbreedte	79° 29' 54" Westerlengte
88	26° 18' 57" Noorderbreedte	79° 31' 55" Westerlengte
89	26° 15' 26" Noorderbreedte	79° 33' 17" Westerlengte
90	26° 15' 13" Noorderbreedte	79° 33' 23" Westerlengte
91	26° 08' 09" Noorderbreedte	79° 35' 53" Westerlengte
92	26° 07' 47" Noorderbreedte	79° 36' 09" Westerlengte
93	26° 06' 59" Noorderbreedte	79° 36' 35" Westerlengte
94	26° 02' 52" Noorderbreedte	79° 38' 22" Westerlengte
95	25° 59' 30" Noorderbreedte	79° 40' 03" Westerlengte
96	25° 59' 16" Noorderbreedte	79° 40' 08" Westerlengte
97	25° 57' 48" Noorderbreedte	79° 40' 38" Westerlengte
98	25° 56' 18" Noorderbreedte	79° 41' 06" Westerlengte
99	25° 54' 04" Noorderbreedte	79° 41' 38" Westerlengte
100	25° 53' 24" Noorderbreedte	79° 41' 46" Westerlengte
101	25° 51' 54" Noorderbreedte	79° 41' 59" Westerlengte
102	25° 49' 33" Noorderbreedte	79° 42' 16" Westerlengte
103	25° 48' 24" Noorderbreedte	79° 42' 23" Westerlengte
104	25° 48' 20" Noorderbreedte	79° 42' 24" Westerlengte
105	25° 46' 26" Noorderbreedte	79° 42' 44" Westerlengte
106	25° 46' 16" Noorderbreedte	79° 42' 45" Westerlengte
107	25° 43' 40" Noorderbreedte	79° 42' 59" Westerlengte
108	25° 42' 31" Noorderbreedte	79° 42' 48" Westerlengte
109	25° 40' 37" Noorderbreedte	79° 42' 27" Westerlengte
110	25° 37' 24" Noorderbreedte	79° 42' 27" Westerlengte
111	25° 37' 08" Noorderbreedte	79° 42' 27" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
112	25° 31' 03" Noorderbreedte	79° 42' 12" Westerlengte
113	25° 27' 59" Noorderbreedte	79° 42' 11" Westerlengte
114	25° 24' 04" Noorderbreedte	79° 42' 12" Westerlengte
115	25° 22' 21" Noorderbreedte	79° 42' 20" Westerlengte
116	25° 21' 29" Noorderbreedte	79° 42' 08" Westerlengte
117	25° 16' 52" Noorderbreedte	79° 41' 24" Westerlengte
118	25° 15' 57" Noorderbreedte	79° 41' 31" Westerlengte
119	25° 10' 39" Noorderbreedte	79° 41' 31" Westerlengte
120	25° 09' 51" Noorderbreedte	79° 41' 36" Westerlengte
121	25° 09' 03" Noorderbreedte	79° 41' 45" Westerlengte
122	25° 03' 55" Noorderbreedte	79° 42' 29" Westerlengte
123	25° 02' 60" Noorderbreedte	79° 42' 56" Westerlengte
124	25° 00' 30" Noorderbreedte	79° 44' 05" Westerlengte
125	24° 59' 03" Noorderbreedte	79° 44' 48" Westerlengte
126	24° 55' 28" Noorderbreedte	79° 45' 57" Westerlengte
127	24° 44' 18" Noorderbreedte	79° 49' 24" Westerlengte
128	24° 43' 04" Noorderbreedte	79° 49' 38" Westerlengte
129	24° 42' 36" Noorderbreedte	79° 50' 50" Westerlengte
130	24° 41' 47" Noorderbreedte	79° 52' 57" Westerlengte
131	24° 38' 32" Noorderbreedte	79° 59' 58" Westerlengte
132	24° 36' 27" Noorderbreedte	80° 03' 51" Westerlengte
133	24° 33' 18" Noorderbreedte	80° 12' 43" Westerlengte
134	24° 33' 05" Noorderbreedte	80° 13' 21" Westerlengte
135	24° 32' 13" Noorderbreedte	80° 15' 16" Westerlengte
136	24° 31' 27" Noorderbreedte	80° 16' 55" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
137	24° 30' 57" Noorderbreedte	80° 17' 47" Westerlengte
138	24° 30' 14" Noorderbreedte	80° 19' 21" Westerlengte
139	24° 30' 06" Noorderbreedte	80° 19' 44" Westerlengte
140	24° 29' 38" Noorderbreedte	80° 21' 05" Westerlengte
141	24° 28' 18" Noorderbreedte	80° 24' 35" Westerlengte
142	24° 28' 06" Noorderbreedte	80° 25' 10" Westerlengte
143	24° 27' 23" Noorderbreedte	80° 27' 20" Westerlengte
144	24° 26' 30" Noorderbreedte	80° 29' 30" Westerlengte
145	24° 25' 07" Noorderbreedte	80° 32' 22" Westerlengte
146	24° 23' 30" Noorderbreedte	80° 36' 09" Westerlengte
147	24° 22' 33" Noorderbreedte	80° 38' 56" Westerlengte
148	24° 22' 07" Noorderbreedte	80° 39' 51" Westerlengte
149	24° 19' 31" Noorderbreedte	80° 45' 21" Westerlengte
150	24° 19' 16" Noorderbreedte	80° 45' 47" Westerlengte
151	24° 18' 38" Noorderbreedte	80° 46' 49" Westerlengte
152	24° 18' 35" Noorderbreedte	80° 46' 54" Westerlengte
153	24° 09' 51" Noorderbreedte	80° 59' 47" Westerlengte
154	24° 09' 48" Noorderbreedte	80° 59' 51" Westerlengte
155	24° 08' 58" Noorderbreedte	81° 01' 07" Westerlengte
156	24° 08' 30" Noorderbreedte	81° 01' 51" Westerlengte
157	24° 08' 26" Noorderbreedte	81° 01' 57" Westerlengte
158	24° 07' 28" Noorderbreedte	81° 03' 06" Westerlengte
159	24° 02' 20" Noorderbreedte	81° 09' 05" Westerlengte
160	23° 59' 60" Noorderbreedte	81° 11' 16" Westerlengte
161	23° 55' 32" Noorderbreedte	81° 12' 55" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
162	23° 53' 52" Noorderbreedte	81° 19' 43" Westerlengte
163	23° 50' 52" Noorderbreedte	81° 29' 59" Westerlengte
164	23° 50' 02" Noorderbreedte	81° 39' 59" Westerlengte
165	23° 49' 05" Noorderbreedte	81° 49' 59" Westerlengte
166	23° 49' 05" Noorderbreedte	82° 00' 11" Westerlengte
167	23° 49' 42" Noorderbreedte	82° 09' 59" Westerlengte
168	23° 51' 14" Noorderbreedte	82° 24' 59" Westerlengte
169	23° 51' 14" Noorderbreedte	82° 39' 59" Westerlengte
170	23° 49' 42" Noorderbreedte	82° 48' 53" Westerlengte
171	23° 49' 32" Noorderbreedte	82° 51' 11" Westerlengte
172	23° 49' 24" Noorderbreedte	82° 59' 59" Westerlengte
173	23° 49' 52" Noorderbreedte	83° 14' 59" Westerlengte
174	23° 51' 22" Noorderbreedte	83° 25' 49" Westerlengte
175	23° 52' 27" Noorderbreedte	83° 33' 01" Westerlengte
176	23° 54' 04" Noorderbreedte	83° 41' 35" Westerlengte
177	23° 55' 47" Noorderbreedte	83° 48' 11" Westerlengte
178	23° 58' 38" Noorderbreedte	83° 59' 59" Westerlengte
179	24° 09' 37" Noorderbreedte	84° 29' 27" Westerlengte
180	24° 13' 20" Noorderbreedte	84° 38' 39" Westerlengte
181	24° 16' 41" Noorderbreedte	84° 46' 07" Westerlengte
182	24° 23' 30" Noorderbreedte	84° 59' 59" Westerlengte
183	24° 26' 37" Noorderbreedte	85° 06' 19" Westerlengte
184	24° 38' 57" Noorderbreedte	85° 31' 54" Westerlengte
185	24° 44' 17" Noorderbreedte	85° 43' 11" Westerlengte
186	24° 53' 57" Noorderbreedte	85° 59' 59" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
187	25° 10' 44" Noorderbreedte	86° 30' 07" Westerlengte
188	25° 43' 15" Noorderbreedte	86° 21' 14" Westerlengte
189	26° 13' 13" Noorderbreedte	86° 06' 45" Westerlengte
190	26° 27' 22" Noorderbreedte	86° 13' 15" Westerlengte
191	26° 33' 46" Noorderbreedte	86° 37' 07" Westerlengte
192	26° 01' 24" Noorderbreedte	87° 29' 35" Westerlengte
193	25° 42' 25" Noorderbreedte	88° 33' 00" Westerlengte
194	25° 46' 54" Noorderbreedte	90° 29' 41" Westerlengte
195	25° 44' 39" Noorderbreedte	90° 47' 05" Westerlengte
196	25° 51' 43" Noorderbreedte	91° 52' 50" Westerlengte
197	26° 17' 44" Noorderbreedte	93° 03' 59" Westerlengte
198	25° 59' 55" Noorderbreedte	93° 33' 52" Westerlengte
199	26° 00' 32" Noorderbreedte	95° 39' 27" Westerlengte
200	26° 00' 33" Noorderbreedte	96° 48' 30" Westerlengte
201	25° 58' 32" Noorderbreedte	96° 55' 28" Westerlengte
202	25° 58' 15" Noorderbreedte	96° 58' 41" Westerlengte
203	25° 57' 58" Noorderbreedte	97° 01' 54" Westerlengte
204	25° 57' 41" Noorderbreedte	97° 05' 08" Westerlengte
205	25° 57' 24" Noorderbreedte	97° 08' 21" Westerlengte
206	25° 57' 24" Noorderbreedte	97° 08' 47" Westerlengte

.3. het zeegebied ter hoogte van de kusten van de eilanden van Hawaii, Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, en Kaho'olawe, die liggen binnen de geodetische lijnen die de volgende coördinaten verbinden:

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
1	22° 32' 54" Noorderbreedte	153° 00' 33" Westerlengte
2	23° 06' 05" Noorderbreedte	153° 28' 36" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
3	23° 32' 11" Noorderbreedte	154° 02' 12" Westerlengte
4	23° 51' 47" Noorderbreedte	154° 36' 48" Westerlengte
5	24° 21' 49" Noorderbreedte	155° 51' 13" Westerlengte
6	24° 41' 47" Noorderbreedte	156° 27' 27" Westerlengte
7	24° 57' 33" Noorderbreedte	157° 22' 17" Westerlengte
8	25° 13' 41" Noorderbreedte	157° 54' 13" Westerlengte
9	25° 25' 31" Noorderbreedte	158° 30' 36" Westerlengte
10	25° 31' 19" Noorderbreedte	159° 09' 47" Westerlengte
11	25° 30' 31" Noorderbreedte	159° 54' 21" Westerlengte
12	25° 21' 53" Noorderbreedte	160° 39' 53" Westerlengte
13	25° 00' 06" Noorderbreedte	161° 38' 33" Westerlengte
14	24° 40' 49" Noorderbreedte	162° 13' 13" Westerlengte
15	24° 15' 53" Noorderbreedte	162° 43' 08" Westerlengte
16	23° 40' 50" Noorderbreedte	163° 13' 00" Westerlengte
17	23° 03' 20" Noorderbreedte	163° 32' 58" Westerlengte
18	22° 20' 09" Noorderbreedte	163° 44' 41" Westerlengte
19	21° 36' 45" Noorderbreedte	163° 46' 03" Westerlengte
20	20° 55' 26" Noorderbreedte	163° 37' 44" Westerlengte
21	20° 13' 34" Noorderbreedte	163° 19' 13" Westerlengte
22	19° 39' 03" Noorderbreedte	162° 53' 48" Westerlengte
23	19° 09' 43" Noorderbreedte	162° 20' 35" Westerlengte
24	18° 39' 16" Noorderbreedte	161° 19' 14" Westerlengte
25	18° 30' 31" Noorderbreedte	160° 38' 30" Westerlengte
26	18° 29' 31" Noorderbreedte	159° 56' 17" Westerlengte
27	18° 10' 41" Noorderbreedte	159° 14' 08" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
28	17° 31' 17" Noorderbreedte	158° 56' 55" Westerlengte
29	16° 54' 06" Noorderbreedte	158° 30' 29" Westerlengte
30	16° 25' 49" Noorderbreedte	157° 59' 25" Westerlengte
31	15° 59' 57" Noorderbreedte	157° 17' 35" Westerlengte
32	15° 40' 37" Noorderbreedte	156° 21' 06" Westerlengte
33	15° 37' 36" Noorderbreedte	155° 22' 16" Westerlengte
34	15° 43' 46" Noorderbreedte	154° 46' 37" Westerlengte
35	15° 55' 32" Noorderbreedte	154° 13' 05" Westerlengte
36	16° 46' 27" Noorderbreedte	152° 49' 11" Westerlengte
37	17° 33' 42" Noorderbreedte	152° 00' 32" Westerlengte
38	18° 30' 16" Noorderbreedte	151° 30' 24" Westerlengte
39	19° 02' 47" Noorderbreedte	151° 22' 17" Westerlengte
40	19° 34' 46" Noorderbreedte	151° 19' 47" Westerlengte
41	20° 07' 42" Noorderbreedte	151° 22' 58" Westerlengte
42	20° 38' 43" Noorderbreedte	151° 31' 36" Westerlengte
43	21° 29' 09" Noorderbreedte	151° 59' 50" Westerlengte
44	22° 06' 58" Noorderbreedte	152° 31' 25" Westerlengte
45	22° 32' 54" Noorderbreedte	153° 00' 33" Westerlengte

.3. Het Caribische Zeegebied van de Verenigde Staten omvat:

.1. het zeegebied ter hoogte van de Atlantische en Caribische kusten van het Gemeenebest Puerto Rico en de Maagdeneilanden van de Verenigde Staten dat ligt binnen de geodetische lijnen die de volgende coördinaten verbinden:

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
1	17° 18' 37" Noorderbreedte	67° 32' 14" Westerlengte
2	19° 11' 14" Noorderbreedte	67° 26' 45" Westerlengte
3	19° 30' 28" Noorderbreedte	65° 16' 48" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
4	19° 12' 25" Noorderbreedte	65° 6' 8" Westerlengte
5	18° 45' 13" Noorderbreedte	65° 0' 22" Westerlengte
6	18° 41' 14" Noorderbreedte	64° 59' 33" Westerlengte
7	18° 29' 22" Noorderbreedte	64° 53' 51" Westerlengte
8	18° 27' 35" Noorderbreedte	64° 53' 22" Westerlengte
9	18° 25' 21" Noorderbreedte	64° 52' 39" Westerlengte
10	18° 24' 30" Noorderbreedte	64° 52' 19" Westerlengte
11	18° 23' 51" Noorderbreedte	64° 51' 50" Westerlengte
12	18° 23' 42" Noorderbreedte	64° 51' 23" Westerlengte
13	18° 23' 36" Noorderbreedte	64° 50' 17" Westerlengte
14	18° 23' 48" Noorderbreedte	64° 49' 41" Westerlengte
15	18° 24' 11" Noorderbreedte	64° 49' 0" Westerlengte
16	18° 24' 28" Noorderbreedte	64° 47' 57" Westerlengte
17	18° 24' 18" Noorderbreedte	64° 47' 1" Westerlengte
18	18° 23' 13" Noorderbreedte	64° 46' 37" Westerlengte
19	18° 22' 37" Noorderbreedte	64° 45' 20" Westerlengte
20	18° 22' 39" Noorderbreedte	64° 44' 42" Westerlengte
21	18° 22' 42" Noorderbreedte	64° 44' 36" Westerlengte
22	18° 22' 37" Noorderbreedte	64° 44' 24" Westerlengte
23	18° 22' 39" Noorderbreedte	64° 43' 42" Westerlengte
24	18° 22' 30" Noorderbreedte	64° 43' 36" Westerlengte
25	18° 22' 25" Noorderbreedte	64° 42' 58" Westerlengte
26	18° 22' 26" Noorderbreedte	64° 42' 28" Westerlengte
27	18° 22' 15" Noorderbreedte	64° 42' 3" Westerlengte
28	18° 22' 22" Noorderbreedte	64° 40' 60" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
29	18° 21' 57" Noorderbreedte	64° 40' 15" Westerlengte
30	18° 21' 51" Noorderbreedte	64° 38' 23" Westerlengte
31	18° 21' 22" Noorderbreedte	64° 38' 16" Westerlengte
32	18° 20' 39" Noorderbreedte	64° 38' 33" Westerlengte
33	18° 19' 15" Noorderbreedte	64° 38' 14" Westerlengte
34	18° 19' 7" Noorderbreedte	64° 38' 16" Westerlengte
35	18° 17' 23" Noorderbreedte	64° 39' 38" Westerlengte
36	18° 16' 43" Noorderbreedte	64° 39' 41" Westerlengte
37	18° 11' 33" Noorderbreedte	64° 38' 58" Westerlengte
38	18° 3' 2" Noorderbreedte	64° 38' 3" Westerlengte
39	18° 2' 56" Noorderbreedte	64° 29' 35" Westerlengte
40	18° 2' 51" Noorderbreedte	64° 27' 2" Westerlengte
41	18° 2' 30" Noorderbreedte	64° 21' 8" Westerlengte
42	18° 2' 31" Noorderbreedte	64° 20' 8" Westerlengte
43	18° 2' 3" Noorderbreedte	64° 15' 57" Westerlengte
44	18° 0' 12" Noorderbreedte	64° 2' 29" Westerlengte
45	17° 59' 58" Noorderbreedte	64° 1' 4" Westerlengte
46	17° 58' 47" Noorderbreedte	63° 57' 1" Westerlengte
47	17° 57' 51" Noorderbreedte	63° 53' 54" Westerlengte
48	17° 56' 38" Noorderbreedte	63° 53' 21" Westerlengte
49	17° 39' 40" Noorderbreedte	63° 54' 53" Westerlengte
50	17° 37' 8" Noorderbreedte	63° 55' 10" Westerlengte
51	17° 30' 21" Noorderbreedte	63° 55' 56" Westerlengte
52	17° 11' 36" Noorderbreedte	63° 57' 57" Westerlengte
53	17° 4' 60" Noorderbreedte	63° 58' 41" Westerlengte

PUNT	BREEDTEGRAAD	LENGTEGRAAD
54	16° 59' 49" Noorderbreedte	63° 59' 18" Westerlengte
55	17° 18' 37" Noorderbreedte	67° 32' 14" Westerlengte

Aanhangsel VIII. Model van een Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie (IEE-certificaat)

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT BETREFFENDE ENERGIE-EFFICIËNTIE
Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van 1997, zoals gewijzigd bij resolutie MEPC.203(62), tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij (hierna te noemen „het Verdrag”) namens de Regering van:
.....
(Volledige officiële aanduiding van de partij)
door
(volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie gemachtigd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag)
Gegevens van het schip
Naam van het schip
Onderscheidingsnummer of -letters
Thuishaven
Brutotonnage

IMO-nummer	
HIERBIJ WORDT VERKLAARD:	
1.	Dat het schip is onderzocht in overeenstemming met voorschrift 5.4 van Bijlage VI van het Verdrag; en
2.	Dat uit het onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde vereisten van voorschrift 20, voorschrift 21 en voorschrift 22.
Datum van voltooiing van het onderzoek waarop dit certificaat gebaseerd is: (dd/mm/jjjj)	
Afgegeven te	
(Plaats van afgifte van het certificaat)	
(dd/mm/jjjj:)	
(Datum van afgifte)	(handtekening van bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)
(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang wat van toepassing is)	

Aanhangsel bij het Internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie (IEE-certificaat)

JOURNAAL VAN BOUW MET BETREKKING TOT ENERGIE-EFFICIËNTIE

Noten:	
--------	--

1	Dit journaal dient permanent gehecht te zijn aan het IEE-certificaat. Het IEE-certificaat dient te allen tijde beschikbaar te zijn aan boord van het schip.
2	Het journaal dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van de partij van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.
3	De hokjes worden ingevuld met ofwel een kruisje (x) voor de antwoorden „ja” en „van toepassing” of een streepje (-) voor de antwoorden „neen” en „niet van toepassing”, al naargelang wat van toepassing is.
4	Tenzij anders vermeld, verwijzen de voorschriften genoemd in dit journaal naar de voorschriften in Bijlage VI van het Verdrag en resoluties of circulaires verwijzen naar die welke zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie.

1	Gegevens van het schip
1.1	Naam van het schip
1.2	IMO-nummer
1.3	Datum van bouwcontract
1.4	Brutotonnage
1.5	Draagvermogen
1.6	Type schip ¹⁾
2	Voortstuwingssysteem
2.1	Dieselvoortstuwing
2.2	Diesel-elektrische voortstuwing
2.3	Turbine voortstuwing
2.4	Hybride voortstuwing

2.5	Ander voortstuwingssysteem dan hierboven vermeld
3	Bereikte ontwerpindex voor energie-efficiëntie (EEDI)
3.1	De bereikte EEDI in overeenstemming met voorschrift 20.1 is berekend op basis van de informatie vervat in het technisch dossier bij de EEDI waarin ook de uitgevoerde berekening van de bereikte EEDI zelf staat vermeld. ☐
	De bereikte EEDI is: gram CO ₂ /tonmijl
3.2	De bereikte EEDI wordt niet berekend aangezien:
3.2.1	het schip ingevolge voorschrift 20.1 is vrijgesteld aangezien het geen nieuw schip is zoals omschreven in voorschrift 2.23 ☐
3.2.2	het type voortstuwingssysteem is vrijgesteld in overeenstemming met voorschrift 19.3 ☐
3.2.3	de Administratie van het schip afziet van het vereiste van voorschrift 20 in overeenstemming met voorschrift 19.4 ☐
3.2.4	het scheepstype is vrijgesteld in overeenstemming met voorschrift 20.1 ☐
4	Vereiste EEDI
4.1	De vereiste EEDI is: gram CO ₂ /tonmijl
4.2	De vereiste EEDI wordt niet berekend aangezien:
4.2.1	het schip ingevolge voorschrift 21.1 is vrijgesteld aangezien het geen nieuw schip is zoals omschreven in voorschrift 2.23 ☐
4.2.2	het type voortstuwingssysteem is vrijgesteld in overeenstemming met voorschrift 19.3 ☐
4.2.3	de Administratie van het schip afziet van het vereiste van voorschrift 21 in overeenstemming met voorschrift 19.4 ☐
4.2.4	het scheepstype is vrijgesteld in overeenstemming met voorschrift 21.1 ☐
4.2.5	de capaciteit van het schip minder is dan de minimale capaciteitsdrempel in tabel 1 van voorschrift 21.2 ☐
5	Energie-efficiëntie managementplan van het schip (SEEMP)

5.1	Het schip is voorzien van een energie-efficiëntie managementplan (SEEMP) in overeenstemming met voorschrift 22 ☐
6	Technisch dossier bij de EEDI
6.1	Het IEE-certificaat gaat vergezeld van het technisch dossier bij de EEDI in overeenstemming met voorschrift 20.1 ☐
6.2	Het identificatie/verificatienummer van het technisch dossier bij de EEDI ☐
6.3	De verificatiedatum van het technisch dossier bij de EEDI ☐

¹⁾ Vermeld scheepstype in overeenstemming met de in voorschrift 2 vermelde begripsomschrijvingen. Schepen die onder meer dan een van de in voorschrift 2 omschreven scheepstypen vallen, worden geacht onder het scheepstype te vallen met de strengste (laagste) vereiste EEDI. Indien een schip onder geen van de in voorschrift 2 omschreven scheepstypen valt, dient „Schip anders dan de in voorschrift 2 omschreven scheepstypen” te worden ingevuld.

HIERBIJ WORDT VERKLAARD dat dit journaal in alle opzichten correct is.	
Afgegeven te	
(plaats van afgifte van het journaal)	
(dd/mm/jjjj:)	
	
.....	
(Datum van afgifte)	(handtekening van bevoegde ambtenaar die het journaal afgeeft)
(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)“	

^ [1] For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all “y” dimensions are to be measured from that side. For asymmetrical arrangements reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

^ [2] This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

- ^ [3] This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.
- ^ [4] 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.
- ^ [5] 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.
- ^ [6] If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.
- ^ [7] Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.
- ^ [8] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.
- ^ [9] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.
- ^ [10] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.
- ^ [11] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.
- ^ [12] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

- ^ [13] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.
- ^ [14] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.
- ^ [15] The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- ^ [16] Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.
- ^ [17] Reference to "documents" in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.
- ^ [18] Refer to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administrations, adopted by the Organization by resolution A.739(18), and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.789(19).
- ^ [19] Refer to the Recommendation on International effluent standards and guidelines for performance tests for sewage treatment plants adopted by the Organization by resolution MEPC.2(VI). For existing ships national specifications are acceptable.
- ^ [20] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
- ^ [21] Delete as appropriate.
- ^ [22] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).
- ^ [23] Delete as appropriate.
- ^ [24] Delete as appropriate.
- ^ [25] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.
- ^ [26] Delete as appropriate

- ^ [27] Refer to Code for Recognized Organizations (RO Code), adopted by the MEPC by resolution MEPC.237(65), as may be amended.
- ^ [28] Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.
- ^ [29] Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".
- ^ [30] Bij symmetrische tankopstellingen wordt de schade voor slechts een zijde van het schip berekend, in welk geval alle „y”-dimensies vanaf die zijde dienen te worden gemeten. Voor asymmetrische tankopstellingen wordt verwezen naar de Toelichting inzake aangelegenheden die verband houden met de onbedoelde uitstroom van olie, aangenomen door de Organisatie bij resolutie MEPC.122(52).
- ^ [31] Deze lijst mag niet zonder meer als uitputtend worden beschouwd.
- ^ [32] Deze zin dient uitsluitend te worden ingevoegd voor een Oliejournaal van een tankschip dat op bepaalde reizen wordt ingezet.
- ^ [33] Wanneer een afzonderlijke tank meer machines heeft dan tegelijkertijd kunnen worden bediend, dan beschreven in het Handboek, dient te worden vermeld welk gedeelte met ruwe olie wordt gewassen, bijvoorbeeld Nr. 2 midden, voorste gedeelte.
- ^ [34] Overeenkomstig het Handboek dient te worden vermeld of een enkelvoudige of meervoudige wasmethode is gebruikt. Indien een meervoudige methode wordt gehanteerd, dient te worden vermeld welke verticale boog de machines beschrijven en het aantal malen dat de boog in dat specifieke onderdeel van het programma wordt bestreken.
- ^ [35] Indien de in het Handboek vermelde programma's niet worden gevolgd, dient de reden hiervan te worden vermeld onder Opmerkingen.
- ^ [36] Handmatig spuiten, machinaal wassen en/of chemisch reinigen. Indien er chemisch is gereinigd, dient te worden vermeld welk product is gebruikt en in welke hoeveelheid.
- ^ [37] De kapitein van het schip dient van de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring te verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht(e) tankwaswater, vuil ballastwater, restanten of oliehoudende mengsels wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Dit ontvangstbewijs of deze verklaring kan, mits aan het Oliejournaal Deel II gehecht, de kapitein van het schip niet bij een mogelijk verontreinigingsvoorval betrokken was. Het ontvangstbewijs of de verklaring dient bij het Oliejournaal Deel II te worden bewaard.
- ^ [38] De kapitein van het schip dient van de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring te

verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht(e) tankwaswater, vuil ballastwater, restanten of oliehoudende mengsels wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Dit ontvangstbewijs of deze verklaring kan, mits aan het Oliejournaal Deel II gehecht, de kapitein van het schip niet bij een mogelijk verontreinigingsvorval betrokken was. Het ontvangstbewijs of de verklaring dient bij het Oliejournaal Deel II te worden bewaard.

- ^ [39] De kapitein van het schip dient bij de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring te verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht(e) tankwaswater, vuil ballastwater, restanten of oliehoudende mengsels wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Dit ontvangstbewijs of deze verklaring kan, mits aan het Oliejournaal Deel II gehecht, de kapitein van het schip helpen aan te tonen dat dit schip niet bij een vermeend verontreinigingsvorval betrokken was. Het ontvangstbewijs of de verklaring dient bij het Oliejournaal Deel II te worden bewaard.
- ^ [40] De kapitein van het schip moet bij de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht tankwaswater wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Het ontvangstbewijs of de verklaring moet bij het ladingjournaal worden bewaard.
- ^ [41] De kapitein van het schip moet bij de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht tankwaswater wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Het ontvangstbewijs of de verklaring moet bij het ladingjournaal worden bewaard.
- ^ [42] De kapitein van het schip moet bij de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht tankwaswater wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Het ontvangstbewijs of de verklaring moet bij het ladingjournaal worden bewaard.
- ^ [43] De kapitein van het schip moet bij de exploitant van de ontvangstinrichtingen, waaronder lichters en tankvoertuigen, een ontvangstbewijs of verklaring verkrijgen waarin de hoeveelheid overgebracht tankwaswater wordt vermeld, alsmede het tijdstip en de datum van de overbrenging. Het ontvangstbewijs of de verklaring moet bij het ladingjournaal worden bewaard.
- ^ [44] Het NLS-certificaat dient ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer aantekeningen teven zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, is deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.
- ^ [45] Uitsluitend het aan een specifiek schip afgegeven certificaat opnemen, namelijk het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk of het Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.

- ^ [46] Zie de door de Organisatie bij resolutie A.739(18) aangenomen Richtlijnen voor de bevoegdverklaring van organisaties die optreden namens Administraties en de door de Organisatie bij resolutie A.789(19) aangenomen Specificaties inzake de onderzoeks- en certificeringsfuncties van erkende organisaties die optreden namens de Administratie.
- ^ [47] Zie de Aanbeveling inzake internationale effluentnormen en richtlijnen voor prestatieproeven voor installaties voor het behandelen van sanitair afval aangenomen door de Organisatie bij resolutie MEPC.2(VI). Voor bestaande schepen worden nationale specificaties aanvaard.
- ^ [48] De gegevens van het schip kunnen ook horizontaal worden vermeld in vakjes.
- ^ [49] Doorhalen wat niet van toepassing is.
- ^ [50] Zie het stelsel voor scheepsidentificatienummers van de IMO door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.600(15).
- ^ [51] Doorhalen wat niet van toepassing is.
- ^ [52] Doorhalen wat niet van toepassing is.
- ^ [53] Vul de uiterste datum van geldigheid in als vermeld door de Administratie in overeenstemming met voorschrift 8.1 van Bijlage IV bij het Verdrag. De dag en maand van deze datum komen overeen met die van de verjaardatum omschreven in voorschrift 1.8 van Bijlage IV bij het Verdrag.
- ^ [54] Doorhalen wat niet van toepassing is.
- ^ [55] Verwijst naar de Code voor Erkende Organisaties (RO Code), zoals aangenomen door de Organisatie bij resolutie MEPC.237(65), eventueel als gewijzigd.