

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2003 Nr. 116

A. TITEL

*Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, met Bijlage;
London, 17 februari 1978*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Protocol en Bijlage, zijn geplaatst in *Trb.* 1978, 188.

Voor wijzigingen van Protocol I bij het Verdrag, zoals gewijzigd door het onderhavige Protocol, zie rubriek J van *Trb.* 1997, 317.

Voor de ondertekeningen zie ook *Trb.* 1983, 127.

De Bijlage bij het Protocol is een aantal malen gewijzigd, zie rubriek J van *Trb.* 1985, 136, van *Trb.* 1986, 121, van *Trb.* 1988, 143, van *Trb.* 1990, 168, van *Trb.* 1992, 29, van *Trb.* 1993, 53 en 70, van *Trb.* 1994, 41 en 162, van *Trb.* 1995, 158, van *Trb.* 1996, 24, van *Trb.* 1997, 138, van *Trb.* 1997, 317, van *Trb.* 1999, 167 en rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1978, 188.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1983, 127, *Trb.* 1993, 147, *Trb.* 1996, 24 en *Trb.* 1997, 138.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1983, 127, *Trb.* 1985, 136, *Trb.* 1986, 121, *Trb.* 1988, 143 en *Trb.* 1993, 53.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1983, 127, *Trb.* 1985, 136, *Trb.* 1986, 121, *Trb.* 1988, 143, *Trb.* 1990, 168, *Trb.* 1992, 29, *Trb.* 1993, 53 en 147, *Trb.* 1994, 141 en 162, *Trb.* 1995, 158, *Trb.* 1996, 24, *Trb.* 1997, 138, *Trb.* 1997, 317 en *Trb.* 1999, 167.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1983, 127, *Trb.* 1985, 136, *Trb.* 1986, 121, *Trb.* 1988, 143, *Trb.* 1990, 168 en *Trb.* 1992, 29.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1985, 136, *Trb.* 1986, 121, *Trb.* 1988, 143, *Trb.* 1990, 168, *Trb.* 1993, 53, *Trb.* 1995, 158, *Trb.* 1996, 24, *Trb.* 1997, 138 en *Trb.* 1997, 317.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1978, 188, *Trb.* 1983, 127, *Trb.* 1985, 136, *Trb.* 1986, 121, *Trb.* 1988, 143, *Trb.* 1990, 168, *Trb.* 1992, 29, *Trb.* 1993, 53, 70 en 147, *Trb.* 1994, 41 en 162, *Trb.* 1995, 158, *Trb.* 1996, 24, *Trb.* 1997, 138, *Trb.* 1997, 317 en *Trb.* 1999, 167.

Verwijzingen

- Titel : Verdrag nopens de Intergouvernementele Consultatieve Maritieme Organisatie;
Genève, 6 maart 1948
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 76
- Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2001, 179

Wijzigingen*Resolutie MEPC.78(43)*

Op 1 juli 1999 heeft de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met artikel VI van het Protocol en artikel 16 van het Verdrag een resolutie aangenomen houdende wijzigingen van Bijlagen I en II bij het Verdrag zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978.

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, onderdeel f, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen aanvaard op 1 juli 2000. Ingevolge artikel 16, tweede lid, onderdeel g, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen op 1 januari 2001 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

De Engelse tekst¹⁾ van de resolutie luidt als volgt:

**Resolution MEPC.78(43)
adopted on 1 July 1999**

**Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the
International Convention for the prevention of pollution from
ships, 1973**

**(Amendments to regulations 13G and 26 and IOPP Certificate of
Annex I and addition of new regulation 16 to Annex II of
MARPOL 73/78)**

The Marine Environment Protection Committee,

Recalling article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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

Having considered the proposed amendments to make existing oil tankers between 20,000 and 30,000 tons deadweight carrying persistent product oil subject to the same construction requirements for crude oil tankers and the proposed amendments to the Supplement of the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate),

Having also considered the proposed amendments to regulation 26 of Annex I and the proposed new regulation 16 of Annex II of MARPOL 73/78,

1. Adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I and II of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted

¹⁾ De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

on 1 July 2000, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. Invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2001 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. Requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its annex.

Annex

Amendments to Annexes I and II of MARPOL 73/78

I Amendments to annex I of MARPOL 73/78

Amendments to regulation 13G

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

“(1) This regulation shall:

(a) apply to

(i) oil tankers of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo; and

(ii) oil tankers of 30,000 tons deadweight and above other than those referred to in subparagraph (i), which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and”

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

“(2) The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995, except that the requirements of paragraph (1)(a) applicable to oil tankers of 20,000 tons deadweight and above but less than 30,000 tons deadweight carrying fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo shall take effect as from 1 January 2003.”

3 The following new paragraph (2bis) is inserted after paragraph (2):

“(2bis) For the purpose of paragraphs (1) and (2) of this regulation:

- (a) “Heavy diesel oil” means marine diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization.*
- (b) “Fuel oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.**”

Amendments to regulation 26

- 4 The following new paragraph (3) is added after the existing paragraph (2):

“In the case of ships to which regulation 16 of Annex II of the Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 16 of Annex II of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.”

II Amendments to the IOPP Certificate under annex i of MARPOL 73/78

1 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form A)

The existing paragraphs 2.4 to 3.2 is replaced by the following:

“2.4 Approval Standards***:

2.4.1 The separating/filtering equipment:

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

* Refer to the American Society for Testing and Materials’ Standard Test Method (Designation D86).

** Refer to the American Society for Testing and Materials’ Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

*** Refer to Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); see IMO sales publication IMO-608E. Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI); see IMO sales publication IMO-646E.

- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)
- .3 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
- .4 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
- .5 has not been approved.

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

2.4.3 The oil content meter:

- 1. has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- 2. has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

2.5 Maximum throughput of the system is m³/h

2.6 Waiver of regulation 16:

2.6.1 The requirements of regulation 16(1) and 16(2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacityl/h

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacitym³

3.2.4 Other acceptable means:

3.3 The ship is fitted with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

2 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

2.1 The following is added after the existing paragraph 1.11.2:

“1.11.2bis Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 13G(2bis),
or lubricating oil

2.2 The existing paragraphs 2.4 to 3.2 is replaced by the following:

“2.4 Approval Standards*:

2.4.1 The separating/filtering equipment:

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)
- .3 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
- .4 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
- .5 has not been approved

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

2.4.3 The oil content meter:

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

2.5 Maximum throughput of the system is m³/h

2.6 Waiver of regulation 16:

- 2.6.1 The requirements of regulation 16(1) and 16(2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):
- 2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

* Refer to Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); see IMO sales publication IMO-608E. Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI); see IMO sales publication IMO-646E.

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

2.6.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity l/h

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity m³

3.2.4 Other acceptable means:

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

3.3 The ship is fitted with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

2.3 The following is added after existing paragraph 5.7.2:
 “5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with the requirements of regulation 25A.
 5.7.4 Information and data required under regulation 25A for combination carriers have been supplied to the ship in a written procedure approved by the Administration. ”

2.4 The existing paragraph 5.8.4 is replaced by the following:

“5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:
 .1 is required to comply with regulation 13F not later than
 .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil
 .3 has been accepted in accordance with regulation 13G(7) and resolution MEPC.64(36)
 .4 is provided with the operational manual approved on in accordance with resolution MEPC.64(36). ”

III Amendments to annex ii of marpol 73/78

The following new regulation 16 is added after the existing regulation 15:

“Regulation 16

Shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances

- (1) Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration. This requirement shall apply to all such ships not later than 1 January 2003.
- (2) Such a plan shall be in accordance with Guidelines* developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:
 - (a) the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a noxious liquid substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization**;
 - (b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of a noxious liquid substance pollution incident;
 - (c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of noxious liquid substances following the incident; and
 - (d) the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.
- 3) In the case of ships to which regulation 26 of Annex I of the Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 26 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be „Shipboard marine pollution emergency plan”.”

De vertaling van de resolutie luidt als volgt:

* Refer to “Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances”.

** Refer to General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

Resolutie MEPC.78(43) aangenomen op 1 juli 1999**Wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973****(Wijzigingen van Voorschriften 13G en 26 en van het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie in Bijlage 1 en toevoeging van een nieuw Voorschrift 16 aan Bijlage II bij MARPOL 73/78)**

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

In herinnering brengend artikel 38, letter a, van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de taak die aan de Commissie is opgedragen door internationale verdragen ter voorkoming en beperking van verontreiniging van de zee,

Gelet op artikel 16 van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Verdrag van 1973”) en op artikel VI van het Protocol van 1978 bij het Verdrag van 1973 (hierna te noemen het „Protocol van 1978”), die tezamen de procedure aangeven voor wijziging van het Protocol van 1978 en aan het bevoegde orgaan van de Organisatie de taak opdragen de wijzigingen van het Verdrag van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78), te bestuderen en aan te nemen,

Na bestudering van de voorgestelde wijzigingen om bestaande olietankschepen met een draagvermogen van tussen 20.000 en 30.000 ton die persistente olieproducten vervoeren aan dezelfde bouweisen te onderwerpen als die voor ruwe-olietankschepen en de voorgestelde wijzigingen van de Aanvulling bij het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie,

Tevens na bestudering van de voorgestelde wijzigingen van Voorschrift 26 van Bijlage 1 en het voorgestelde nieuwe Voorschrift 16 van Bijlage II bij MARPOL 73/78,

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter d, van het Verdrag van 1973, de wijzigingen van Bijlagen I en II van MARPOL 73/78. De tekst van deze wijzigingen is vervat in de bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter f, onder iii, van het Verdrag van 1973, dat de wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2000, tenzij, voorafgaande aan die datum ten minste een derde van de Partijen, dan wel de Partijen waarvan de koopvaardijvloot tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot, bij de Organisatie bezwaar hebben aangetekend tegen de wijzigingen;

3. Verzoekt de Partijen kennis te nemen van het feit dat de wijzigingen, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter g, onder ii, van het Verdrag van 1973, van kracht worden op 1 januari 2001 na aanvaarding ervan in overeenstemming met het tweede lid hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter e, van het Verdrag van 1973, aan alle Partijen bij MARPOL 73/78 voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de in de Bijlage vervatte tekst van de wijzigingen te doen toekomen; en

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts aan de Leden van de Organisatie die geen Partij zijn bij MARPOL 73/78 afschriften van de resolutie en van de Bijlage daarbij te doen toekomen.

Bijlage

Wijzigingen van Bijlagen I en II bij MARPOL 73/78

I WIJZIGINGEN VAN BIJLAGE I BIJ MARPOL 73/78

Wijzigingen van Voorschrift 13G

1 De huidige tekst van het eerste lid, letter a, wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. Dit Voorschrift is:

a. van toepassing op

i. olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht vervoeren; en

ii. met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren,

waarvoor het contract is gesloten, waarvan de kiel is gelegd of die zijn opgeleverd vóór de in Voorschrift 13F, eerste lid, van deze Bijlage genoemde data; en”

2 De huidige tekst van het tweede lid wordt vervangen door de volgende tekst:

„2. De vereisten van dit Voorschrift worden van kracht met ingang van 6 juli 1995, met dien verstande dat de vereisten van het eerste lid, letter a, die van toepassing zijn op olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, maar minder dan 30.000 ton, die stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht vervoeren, met ingang van 1 januari 2003 van kracht worden.”

3 Het volgende nieuwe lid 2bis wordt ingevoegd na het tweede lid:

„2bis Voor de toepassing van het eerste en tweede lid van dit Voorschrift wordt verstaan onder:

- a. „Zware dieselolie”: dieselolie voor de scheepvaart, niet zijnde de 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 middels een voor de Organisatie aanvaardbare methode.*
- b. „Stookolie”: zware distillaten of residuen 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 een door de Organisatie aanvaardbare specificatie.**”

Wijzigingen van Voorschrift 26

4 Het volgende nieuwe derde lid wordt toegevoegd na het huidige tweede lid:

„In het geval van schepen waarop Voorschrift 16 van Bijlage II bij het Verdrag ook van toepassing is, kan een dergelijk plan gecombineerd worden met het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen, vereist ingevolge Voorschrift 16 van Bijlage II bij het Verdrag. In dit geval luidt de titel van het plan „scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee”.”

II. WIJZIGINGEN VAN HET INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE IN BIJLAGE I BIJ MARPOL 73/78

1 Wijzigingen van de Aanvulling op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (Formulier A)

De huidige tekst van lid 2.4 tot en met lid 3.2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2.4 Goedkeuringsnormen***.

* Verwezen wordt naar de “American Society for Testing and Materials’ Standard Test Method (Designation D86)”.

** Verwezen wordt naar de specificatie van de “American Society for Testing and Materials for Number Four Fuel Oil (Designation D396)” of zwaarder.

*** Verwezen wordt naar de „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking en het testen van olie-waterafscheiders en oliegehaltemeters”, door de Organisatie op 14 november 1977 aangenomen bij Resolutie A.393(X), die in de plaats trad van Resolutie A.233(VII); zie IMO-publicatie IMO-608E. Daarnaast wordt verwezen naar de Richtlijnen en specificaties voor apparatuur ter voorkoming van verontreiniging voor machinekamerbilges die door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu zijn aangenomen bij resolutie MEPC.60(33), die op 6 juli 1993 van kracht werd en in de plaats trad van resoluties A.392(X) en A.444(XI); zie IMO-publicatie IMO-646E.

- 2.4.1 De apparatuur voor olie-wateraf scheiding /oliefiltersysteem
- .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 A.233(VII)
 - .4 is goedgekeurd in overeenstemming met nationale normen die niet zijn gebaseerd op resolutie A.393 (X) of A 233(VIII)
 - .5 is niet goedgekeurd.
- 2.4.2 De verwerkingseenheid is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.444(XI)
- 2.4.3 De oliegehaltemeter:
- 1. is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X)
 - 2. is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33)
- 2.5 Maximaal debiet van het systeem is m³/h
- 2.6 Ontheffing van Voorschrift 16:
- 2.6.1 Ontheffing wordt verleend van Voorschrift 16, eerste lid en tweede lid, met betrekking tot het schip in overeenstemming met Voorschrift 16, derde lid, letter a. Het schip maakt uitsluitend reizen binnen bijzondere gebieden;
- 2.6.2 Het schip is op de volgende wijze uitgerust met (een) verzameltank(s) ten behoeve van het volledig 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)			

3 Middelen voor het aan boord houden en verwijderen van olie-residuen (slik) (Voorschrift 17) en lenswaterverzamel-tank(s)*

3.1 Het schip is op de volgende wijze uitgerust met tanks voor olie-residuen (slik):

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 olieresiduen in aanvulling op de sliktanks:

3.2.1 Verbrandingsoven voor olieresiduen, capaciteit.....l/h

3.2.2 Hulpketel geschikt voor het verbranden van olieresiduen

3.2.3 Tank voor het mengen van olieresiduen met stookolie, capaciteit m³

3.2.4 Overige aanvaardbare middelen:

3.3 Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzamel-tank(s) ten behoeve van het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater:

* Lenswaterverzamel-tanks zijn in het Verdrag niet verplicht gesteld; aantekeningen onder 3.3 geschieden op vrijwillige basis.

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank		Inhoud (m ³)
	Spant- (nummers) (van)-(naar)	Plaats in de breedte	
			Totale inhoud(m ³)

2 Wijzigingen van de Aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (formulier B)

2.1 De volgende tekst wordt toegevoegd na het huidige lid 1.11.2:

„1.11.2bis Productentankschip dat geen stookolie of zware dieselolie zoals bedoeld in Voorschrift 13G(2bis), of smeerolie vervoert ”

2.2 De huidige tekst van lid 2.4 tot en met lid 3.2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2.4 Goedkeuringsnormen*:

2.4.1 De apparatuur voor olie-waterafscheiding /oliefiltersysteem:

.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 A.233(VII)

.4 is goedgekeurd in overeenstemming met nationale normen die niet zijn gebaseerd op resolutie A.393 (X) of A.233(VII)

.5 is niet goedgekeurd. ”

* Verwezen wordt naar de „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking en het testen van olie-waterafscheiders en oliegehaltemeters”, door de Organisatie op 14 november 1977 aangenomen bij Resolutie A.393(X), die in de plaats trad van Resolutie A.233(VII); zie IMO-publicatie IMO-608E. Daarnaast wordt verwezen naar de Richtlijnen en specificaties voor apparatuur ter voorkoming van verontreiniging voor machinekamerbilges die door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu zijn aangenomen bij resolutie MEPC.60(33), die op 6 juli 1993 van kracht werd en in de plaats trad van resoluties A.392(X) en A.444(XI); zie IMO-publicatie IMO-646E.

2.4.2 De verwerkingseenheid is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.444(XI)

2.4.3 De oliehaltemeter:

.1 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie A.393(X)

.2 is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.60(33)

2.5 Maximaal debiet van het systeem is m³/h

2.6 Ontheffing van Voorschrift 16:

2.6.1 Ontheffing van Voorschrift 16, eerste lid en tweede lid, wordt verleend met betrekking tot het schip in overeenstemming met Voorschrift 16, derde lid, letter a. Het schip wordt uitsluitend ingezet voor reizen in (een) bijzonder(e) gebied(en):.....

2.6.2 Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzamel-tank(s) ten behoeve van het volledig 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)			

2.6.3 In plaats van met verzameltank(s) is het schip uitgerust met inrichtingen voor het overbrengen van lenswater naar de sloptank.

3 Middelen voor het aan boord houden en verwijderen van olie-residuen (slik) (Voorschrift 17) en lenswaterverzamel-tank(s)*

3.1 Het schip is op de volgende wijze uitgerust met tanks voor olie-residuen (slik):

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 residuen in aanvulling op de sliktanks:

3.2.1 Verbrandingsoven voor olieresiduen, capaciteit

3.2.2 Hulpketel geschikt voor het verbranden van olieresiduen

3.2.3 Tank voor het mengen van olieresiduen met stookolie, capaciteit m³

3.2.4 Overige aanvaardbare middelen:

3.3 Het schip is als volgt uitgerust met (een) verzameltank(s) ten behoeve van het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater:

* Lenswaterverzamel tanks zijn in dit Verdrag niet verplicht gesteld; aantekeningen onder 3.3 geschieden op vrijwillige basis.

Aanduiding van de tank	Plaatsing van de tank		Inhoud (m ³)
	Spant- (nummers) (van)-(naar)	Plaats in de breedte	
			Totale inhoud(m ³)”

2.3 De volgende tekst wordt toegevoegd na het huidige lid 5.7.2:

„5.7.3 Het schip dient gebouwd te worden in overeenstemming met, en voldoet aan de vereisten van Voorschrift 25A.

5.7.4 Informatie en gegevens vereist ingevolge Voorschrift 25A voor schepen ingericht voor afwisselend vervoer van olie- en stortladingen zijn aan het schip verstrekt volgens een door de Administratie goedgekeurde schriftelijke procedure;”

2.4 Het huidige lid 5.8.4 wordt vervangen door:

„5.8.4 Op het schip is Voorschrift 13G van toepassing en:
 .1 het schip dient uiterlijk te voldoen aan Voorschrift 13F.
 .2 het schip is zodanig ingericht dat de volgende tanks of ruimten niet worden gebruikt voor het vervoer van olie.....
 .3 het schip is toegelaten in overeenstemming met Voorschrift 13G(7) en resolutie MEPC.64(36)
 .4 het schip is voorzien van een operationeel handboek dat op is goedgekeurd in overeenstemming met resolutie MEPC.64(36).

III. Wijzigingen van bijlage II bij MARPOL 73/78

Het volgende nieuwe Voorschrift 16 wordt toegevoegd na het huidige Voorschrift 15:

„Voorschrift 16

Scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen

1. Elk schip met een brutotonnage van 150 ton of meer bestemd 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. Dit vereiste is uiterlijk 1 januari 2003 van toepassing op al deze schepen.

2. Een dergelijk plan dient in overeenstemming te zijn met 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:

a. 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**;

b. de lijst van autoriteiten of personen met wie contact moet worden opgenomen in het geval van een voorval van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen;

c. 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

d. de procedures en de contactpersoon aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van de verontreiniging.

3. In het geval van schepen waarop Voorschrift 26 van Bijlage I bij het Verdrag ook van toepassing is, kan een dergelijk plan gecombineerd worden met het scheepsnoodplan voor olieverontreiniging dat vereist is ingevolge Voorschrift 26 van Bijlage I bij het Verdrag. In dit geval luidt de titel van het plan „Rampenplan aan boord van schepen voor verontreiniging van de zee.”

* Verwezen wordt naar de „Richtlijnen voor de ontwikkeling van rampenplannen voor verontreiniging door olie en/of schadelijke vloeistoffen aan boord van schepen”.

** Verwezen wordt naar de door de Organisatie bij resolutie A.851(20) aangenomen „Algemene beginselen voor het systeem voor meldingen van schepen en de desbetreffende vereisten, met inbegrip van Richtlijnen voor het melden van voorvallen waarbij gevaarlijke goederen, schadelijke stoffen en/of de zee verontreinigende stoffen een rol spelen”.

Resolutie MEPC.84(44)

Op 13 maart 2000 heeft de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met artikel VI van het Protocol en artikel 16 van het Verdrag een resolutie aangenomen houdende wijzigingen van het Aanhangsel bij Bijlage III bij het Verdrag zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978.

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, onderdeel f, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen aanvaard op 1 juli 2001. Ingevolge artikel 16, tweede lid, onderdeel g, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen op 1 januari 2002 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

De Engelse tekst¹⁾ van de resolutie luidt als volgt: .

Resolution MEPC.84(44)**Adopted on 13 March 2000****Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973****(Amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78)**

The Marine Environment Protection Committee,

Recalling article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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

Having considered the proposed amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78,

1. Adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Conven

¹⁾ De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

tion, the amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2001, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. Invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. Requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its annex.

Annex

Amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78

The clause “-liable to produce tainting of seafood (Hazard Rating “T” in column A*); or” is deleted from the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78.

De vertaling van de resolutie luidt als volgt:

Resolutie MEPC.84(44)

aangenomen op 13 maart 2000

Wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973

(Wijzigingen van het Aanhangsel bij Bijlage III bij MARPOL 73/78)

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

In herinnering brengend artikel 38, letter a, van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de taak die aan de Commissie is opgedragen door internationale verdragen ter voorkoming en beperking van verontreiniging van de zee,

Gelet op artikel 16 van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Verdrag van 1973”) en op artikel VI van het Protocol van 1978 bij het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (hierna te noemen het „Protocol van 1978”), die tezamen de procedure aangeven voor wijziging van het Protocol van 1978 en aan het bevoegde orgaan van de Organisatie de taak opdragen de wijzigingen van het Verdrag van 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78), te bestuderen en aan te nemen,

Na bestudering van de voorgestelde wijzigingen van het Aanhangsel bij Bijlage III bij MARPOL 73/78,

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter d, van het Verdrag van 1973, de wijzigingen van het Aanhangsel bij Bijlage III van MARPOL 73/78. De tekst van deze wijzigingen is vervat in de bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter f, onder iii, van het Verdrag van 1973, dat de wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2001, tenzij voorafgaande aan die datum ten minste een derde van de Partijen, dan wel de Partijen waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot, bij de Organisatie bezwaar hebben aangetekend tegen de wijzigingen;

3. Verzoekt de Partijen kennis te nemen van het feit dat de wijzigingen, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter g, onder ii, van het Verdrag van 1973, van kracht worden op 1 januari 2002 na aanvaarding ervan in overeenstemming met het tweede lid hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter e, van het Verdrag van 1973, aan alle Partijen bij MARPOL 73/78 voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de in de Bijlage vervatte tekst van de wijzigingen te doen toekomen; en

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts aan de Leden van de Organisatie die geen Partij zijn bij MARPOL 73/78 afschriften van de resolutie en van de Bijlage daarbij te doen toekomen.

Bijlage**Wijzigingen van het Aanhangsel bij Bijlage III bij MARPOL 73/78**

De zinsnede „-stoffen die de smaak van eetbare zeedieren kunnen bederven (gevaarengraad „T” in kolom A*); of” wordt geschrapt uit het Aanhangsel bij Bijlage III bij MARPOL 73/78.

Resolutie MEPC.89(45)

Op 5 oktober 2000 heeft de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met artikel VI van het Protocol en artikel 16 van het Verdrag een resolutie aangenomen houdende wijzigingen van Bijlage V bij het Verdrag zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978.

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, onderdeel f, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen aanvaard op 1 september 2001. Ingevolge artikel 16, tweede lid, onderdeel g, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen op 1 maart 2002 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

De Engelse tekst¹⁾ van de resolutie luidt als volgt:

Annex 3**Resolution MEPC.89(45)****Adopted on 5 October 2000****Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973****(Amendments to Annex V of MARPOL 73/78)**

The Marine Environment Protection Committee,

Recalling article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

Noting article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the “1973 Con-

¹⁾ De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

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

Noting also resolution MEPC.87(44) by which the Committee agreed on the use of Spanish under IMO conventions relating to pollution prevention,

Having considered the proposed amendments to Annex V of MARPOL 73/78, which were approved by the forty-fourth session of the Committee and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

1. Adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2001, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. Invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 March 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. Requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its Annex.

Annex

Amendments to Annex V of MARPOL 73/78

1 The existing paragraph (2) of regulation 1 is replaced by the following:

“*Nearest land*”. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention “from nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
 to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
 thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
 thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
 thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
 thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
 thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
 thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
 thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
 thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
 thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
 thence to a point on the coast of Australia
 in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E

2 The existing paragraph (1)(a) of regulation 3 is replaced by the following:

“the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues, is prohibited.”

3 The existing paragraph (2)(a)(i) of regulation 5 is replaced by the following:

“all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues; and”

4 The existing paragraph (1)(b) of regulation 9 is replaced by the following:

“The placards shall be written in the working language of the ship’s personnel and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.”

5 The existing paragraph (3)(a) of regulation 9 is replaced by the following:

“Each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French

or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these entries shall prevail in case of a dispute or discrepancy;"

6 The existing Record of Garbage Discharges contained in the appendix is replaced by the following:

“Record of garbage discharges

Ship’s name : _____

Distinctive No, or letters : IMO No : _____

Garbage categories:

1. Plastic
2. Floating dunnage, lining or packing materials
3. Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper products, rages, glass, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste
6. Incinerator ash except from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues

NOTE : THE DISCHARGE OF ANY GARBAGE OTHER THAN FOOD WASTE IS PROHIBITED IN SPECIAL AREAS. ONLY GARBAGE DISCHARGED INTO THE SEA MUST BE CATEGORIZED. GARBAGE OTHER THAN CATEGORY 1 DISCHARGED TO RECEPTION FACILITIES NEED ONLY BE LISTED AS A TOTAL ESTIMATED AMOUNT.

Date/time	Position of the ship	Estimated amount discharged into sea (m ³)					Estimated amount discharged to reception facilities or to other ship (m ³)		Estimated amount incinerated (m ³)	Certification/ Signature
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 1	Other		

Master’s signature: _____

Date : _____”

De vertaling van de resolutie luidt als volgt:

Resolutie MEPC.89(45)

aangenomen op 5 oktober 2000

Wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, 1973 (Wijzigingen van Bijlage V bij MARPOL 73/78)

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

In herinnering brengend artikel 38, letter a, van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de taak die aan de Commissie is opgedragen door internationale verdragen ter voorkoming en beperking van verontreiniging van de zee,

Gelet op artikel 16 van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Verdrag van 1973”) en op artikel VI van het Protocol van 1978 bij het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (hierna te noemen het “Protocol van 1978”), die tezamen de procedure aangeven voor wijziging van het Protocol van 1978 en aan het bevoegde orgaan van de Organisatie de taak opdragen de wijzigingen van het Verdrag van 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78), te bestuderen en aan te nemen,

Tevens gelet op resolutie MEPC.87(44) waarin de Commissie instemde met het gebruik van het Spaans in IMO-verdragen inzake de voorkoming van verontreiniging,

Na bestudering van de voorgestelde wijzigingen van Bijlage V bij MARPOL 73/78, die door de Commissie werden goedgekeurd tijdens haar vierenveertigste zitting en zijn verspreid overeenkomstig artikel 16, tweede lid, letter a, van het Verdrag van 1973,

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter d, van het Verdrag van 1973, de wijzigingen van Bijlage V van MARPOL 73/78. De tekst van de wijzigingen is vervat in de bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter f, onder iii, van het Verdrag van 1973, dat de wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 september 2001, tenzij voorafgaande aan die datum ten minste een derde van de Partijen, dan wel de Partijen waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot, bij de Organisatie bezwaar hebben aangetekend tegen de wijzigingen;

3. Verzoekt de Partijen kennis te nemen van het feit dat de wijzigingen, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter g, onder ii,

van het Verdrag van 1973, van kracht worden op 1 maart 2002 na aanvaarding ervan in overeenstemming met het tweede lid hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter e, van het Verdrag van 1973, aan alle Partijen bij MARPOL 73/78 voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de in de Bijlage vervatte tekst van de wijzigingen te doen toekomen; en

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts aan de Leden van de Organisatie die geen Partij zijn bij MARPOL 73/78 afschriften van de resolutie en van de Bijlage daarbij te doen toekomen.

Bijlage

Wijzigingen van Bijlage V bij MARPOL 73/78

1 De huidige tekst van het tweede lid van Voorschrift 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„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;

2 De huidige tekst van het eerste lid, letter a, van Voorschrift 3 wordt vervangen door de volgende tekst:

„is het storten in zee van alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal, plastic vuilniszakken en van verbrandingsovens afkomstige as van kunststofproducten die giftige residuen of residuen van zware metalen kan bevatten, verboden;”

3 De huidige tekst van het tweede lid, letter a, onder i van Voorschrift 5 wordt vervangen door de volgende tekst:

„alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal, plastic vuilniszakken en van verbrandingsovens afkomstige as van kunststofproducten die giftige residuen of residuen van zware metalen kan bevatten, verboden; en”

4 De huidige tekst van het eerste lid, letter b, van Voorschrift 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

„De informatie op de borden wordt geschreven in de voertaal 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.”

5 De huidige tekst van het derde lid, letter a, van Voorschrift 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Van elke lozing of voltooide verbranding dient melding te worden gemaakt in het vuilnisjournaal, en deze melding dient te worden ondertekend op de dag van de verbranding of lozing door de officier belast met de handeling. Elke ingevulde bladzijde van het vuilnisjournaal moet 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 deze aantekeningen doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.”

6 Het huidige vuilnisjournaal vervat in de bijlage wordt vervangen door de volgende tekst:

Journaal van vuilnislozingen

Naam van het schip: _____ Onderscheidingsnummer of -letters: _____
 IMO nr.: _____

Vuilniscategorieën:

1. kunststoffen
2. stuwhout, bekledings- of verpakkingsmateriaal dat blijft drijven
3. gemalen papierproducten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk, enz.
4. papierproducten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk, enz.
5. voedselresten
6. as van de verbrandingsovens met uitzondering die van kunststoffen die giftige residuen of residuen van zware metalen kan bevatten

LET OP: DE LOZING VAN VUILNIS, NIET ZIJNDE VOEDSELRESTEN, IS VERBODEN IN BIJZONDERE GEBIEDEN. UITSLUITEND VUILNIS DAT IN ZEE IS GELOOSD MOET WORDEN GECATEGORISEERD. VUILNIS DAT NIET BEHOORT TOT CATEGORIE 1 EN DAT WORDT GELOOSD IN ONTVANGST-INRICHTINGEN BEHOEFT UITSLUITEND ALS EEN TOTALE GESCHATTE HOEVEELHEID TE WORDEN VERMELD.

Datum/ tijdstip	Positie van het schip	Geschatte in zee geloosde hoeveelheid (m ³)					Geschatte in ontvangst- inrichtingen of op een ander schip geloosde hoeveelheid (m ³)		Geschatte verbrande hoeveelheid (m ³)	Certificering/ handtekening
		CAT. 2	CAT. 3	CAT. 4	CAT. 5	CAT. 6	CAT. 1	Anders		

Handtekening van de kapitein: _____ Datum: _____”

Resolutie MEPC.95(46)

Op 27 april 2001 heeft de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met artikel VI van het Protocol en artikel 16 van het Verdrag een resolutie aangenomen houdende wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij het Verdrag zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 en van de aanvulling op het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie.

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, onderdeel f, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen aanvaard op 1 maart 2002. Ingevolge artikel 16, tweede lid, onderdeel g, (iii) van het Verdrag zijn de wijzigingen op 1 september 2002 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

De Engelse tekst¹⁾ van de resolutie luidt als volgt:

Resolution MEPC.95(46)**Adopted on 27 April 2001****Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973****(Amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate)**

The Marine Environment Protection Committee,

Recalling article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

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

Having considered the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/38, which were approved by the forty-fifth ses-

¹⁾ De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

sion of the Committee and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

Having also considered the proposed amendments to the Supplement to the IOPP Certificate which are consequential amendments to the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78,

1. Adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2002, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. Invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. Requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

Annex

Amendments to Annex I to marpol 73/78

1 The existing text of regulation 13G is replaced by the following:

“Regulation 13G

*Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding –
Measures for existing tankers*

(1) This regulation shall:

(a) apply to oil tankers of 5,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and

(b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and

(c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.

(2) For the purpose of this regulation:

(a) "Heavy diesel oil" means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization¹).

(b) "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization²).

(3) For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

(a) "Category 1 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;

(b) "Category 2 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;

(c) "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above but less than that specified in subparagraph (a) or (b) of this paragraph.

(4) An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year specified in the following table:

¹) Refer to the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

²) Refer to the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

Category of oil tanker	Year
Category 1	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005* for ships delivered in 1976 and 1977 2006* for ships delivered in 1978, 1979 and 1980 2007* for ships delivered in 1981 or later
Category 2	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010* for ships delivered in 1984 2011* for ships delivered in 1985 2012* for ships delivered in 1986 2013* for ships delivered in 1987 2014* for ships delivered in 1988 2015* for ships delivered in 1989 or later
Category 3	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 2011 for ships delivered in 1985 2012 for ships delivered in 1986 2013 for ships delivered in 1987 2014 for ships delivered in 1988 2015 for ships delivered in 1989 or later.

* Subject to compliance with the provisions of paragraph (7).

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this regulation:

(a) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of para-

graph (1)(c) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that:

- (i) the ship was in service on 1 July 2001;
 - (ii) the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
 - (iii) the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
 - (iv) such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery;
- (b) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker other than that referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph which complies with the provisions of paragraph (6)(a) or (b) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that such continued operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2017 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

(6) A Category 1 oil tanker of 25 years and over after the date of its delivery shall comply with either of the following provisions:

(a) wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of L_t , for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area within the length L_t , where L_t is as defined in regulation 13E(2); or

(b) the tanker operates with hydrostatically balanced loading, taking into account the guidelines developed by the Organization¹⁾.

(7) The Administration may allow continued operation of a Category 1 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005, and of a Category 2 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2010, subject to compliance with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as may be amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(8) (a) The Administration of a State which allows the application of paragraph (5) of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph (7) of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

(b) A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry

¹⁾ Refer to the Guidelines for Approval of Alternative Structural or Operational Arrangements adopted by resolution MEPC.64(36).

of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph (5) of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.”

Amendments to Appendix II to Annex I to MARPOL 73/78

Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

2 The existing paragraph 5.8.4 is replaced by the following:

- “5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:
- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
 - .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil
 - .3 is provided with the operational manual approved on . in accordance with resolution MEPC.64(36)
 - .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(a)
 - .5 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(b)
 - .6 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(7)

De vertaling van de resolutie luidt als volgt:

Resolutie MEPC.95(46) aangenomen op 27 april 2001

Wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973

(Wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78 en van de aanvulling op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie)

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

In herinnering brengend artikel 38, letter a, van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de taken die aan de Commissie voor de bescherming van het Maritieme Milieu (de Commissie) zijn opgedragen door internationale verdragen ter voorkoming en beperking van verontreiniging van de zee,

Gelet op artikel 16 van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Verdrag van

1973”) en op artikel VI van het Protocol van 1978 bij het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (hierna te noemen het „Protocol van 1978”), die tezamen de procedure aangeven voor wijziging van het Protocol van 1978 en aan het bevoegde orgaan van de Organisatie de taak opdragen de wijzigingen van het Verdrag van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78), te bestuderen en aan te nemen,

Na bestudering van de voorgestelde wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78 die door de Commissie werden goedgekeurd tijdens haar vijfenveertigste zitting en zijn verspreid in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter a, van het Verdrag van 1973,

Tevens na bestudering van de voorgestelde wijzigingen van de aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie die voortvloeien uit de voorgestelde wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78,

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter d, van het Verdrag van 1973, de wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78 en van de aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie. De tekst van de wijzigingen is vervat in de bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter f, onder iii, van het Verdrag van 1973, dat de wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 maart 2002, tenzij voorafgaand aan die datum ten minste een derde van de Partijen, dan wel de Partijen waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot, bij de Organisatie bezwaar hebben aangetekend tegen de wijzigingen;

3. Verzoekt de Partijen kennis te nemen van het feit dat de wijzigingen, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter g, onder ii, van het Verdrag van 1973, van kracht worden op 1 september 2002 in overeenstemming met het tweede lid hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter e, van het Verdrag van 1973, aan alle Partijen bij MARPOL 73/78 voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de in de Bijlage vervatte tekst van de wijzigingen te doen toekomen; en

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts aan de Leden van de Organisatie die geen Partij zijn bij MARPOL 73/78 afschriften van deze resolutie en van de Bijlage daarbij te doen toekomen.

Bijlage**Wijzigingen van Bijlage I bij MARPOL 73/78**

1 De huidige tekst van Voorschrift 13G wordt vervangen door:

„Voorschrift 13G

Voorkoming van verontreiniging door olie in geval van aanvaring of stranding Maatregelen voor bestaande tankschepen

1. Dit Voorschrift is:

a. van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5.000 ton of meer, waarvoor het contract is gesloten, waarvan de kiel is gelegd of die zijn opgeleverd vóór de in Voorschrift 13F, eerste lid, van deze Bijlage genoemde data; en

b. niet van toepassing op olietankschepen die voldoen aan Voorschrift 13F van deze Bijlage, waarvoor het contract is gesloten, waarvan de kiel is gelegd of die zijn opgeleverd voor de in Voorschrift 13F, eerste lid, van deze Bijlage genoemde data; en

c. niet van toepassing op onder letter a hierboven vallende olietankschepen die voldoen aan Voorschrift 13F, derde lid, letters a en b of aan 13F, vierde lid, of aan 13F, vijfde lid, van deze Bijlage, behalve dat niet in alle opzichten behoeft te worden voldaan aan het vereiste betreffende de minimumafstanden tussen grenslijnen van de ladingtank en de zijbeplating en de 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 13E, vierde lid, letter b, van deze Bijlage.

2. Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder:

a. „Zware dieselolie”: dieselolie voor de scheepvaart, niet zijnde de 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 middels een voor de Organisatie aanvaardbare methode.¹⁾

b. „Stookolie”: zware distillaten of residuen 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 door de Organisatie aanvaardbare specificatie.²⁾”

3. Voor de toepassing van dit Voorschrift worden olietankers onderverdeeld in de volgende categorieën:

¹⁾ Verwezen wordt naar de ‘American Society for Testing and Materials’ Standard Test Method (Designation D86)’.

²⁾ Verwezen wordt naar de ‘American Society for Testing and Materials’ Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396)’ of zwaarder.

a. olietankschepen van categorie 1: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht 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 nieuwe olietankschepen als omschreven in Voorschrift 1, zesentwintigste lid, van deze Bijlage;

b. olietankschepen van categorie 2: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht vervoeren, en met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die voldoen aan de vereisten voor nieuwe olietankschepen als omschreven in Voorschrift 1, zesentwintigste lid, van deze Bijlage;

c. olietankschepen van categorie 3: olietankschepen met een draagvermogen van 5.000 ton of meer, maar minder dan vermeld in de letters a of b van dit lid.

4. Olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is dienen uiterlijk op de verjaardatum van hun oplevering in het in de onderstaande tabel vermelde jaar te voldoen aan de vereisten van Voorschrift 13F van deze Bijlage.

Categorie olietankschepen	Jaar
Categorie 1	2003 voor schepen opgeleverd in 1973 of eerder 2004 voor schepen opgeleverd in 1974 en 1975 2005* voor schepen opgeleverd in 1976 en 1977 2006* voor schepen opgeleverd in 1978, 1979 en 1980 2007* voor schepen opgeleverd in 1981 of later
Categorie 2	2003 voor schepen opgeleverd in 1973 of eerder 2004 voor schepen opgeleverd in 1974 en 1975 2005 voor schepen opgeleverd in 1976 en 1977 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 2011* voor schepen opgeleverd in 1985 2012* voor schepen opgeleverd in 1986 2013* voor schepen opgeleverd in 1987 2014* voor schepen opgeleverd in 1988 2015* voor schepen opgeleverd in 1989 of later
Categorie 3	2003 voor schepen opgeleverd in 1973 of eerder

Categorie olietankschepen	Jaar
	2004 voor schepen opgeleverd in 1974 en 1975
	2005 voor schepen opgeleverd in 1976 en 1977
	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
	2011 voor schepen opgeleverd in 1985
	2012 voor schepen opgeleverd in 1986
	2013 voor schepen opgeleverd in 1987
	2014 voor schepen opgeleverd in 1988
	2015 voor schepen opgeleverd in 1989 of later

* Mits voldaan wordt aan de bepalingen van het zevende lid.

5. Niettegenstaande de bepalingen van het vierde lid van dit Voorschrift:

a. kan de Administratie in het geval van olietankers 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 voorwaarden van het eerste lid, letter c, van dit Voorschrift, toestaan dat dergelijke vaartuigen na de in punt 4 van dit Voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits:

- i. de schepen op 1 juli 2001 in gebruik waren;
- ii. ten genoegen van de Administratie door verificatie van de officiële rapporten is vastgesteld dat de schepen aan de bovenomschreven voorwaarden voldeden;
- iii. de toestand van de bovenbedoelde schepen ongewijzigd blijft; en
- iv. mits de schepen uiterlijk tot de datum waarop zij, te rekenen vanaf de datum van oplevering, 25 jaar oud zijn in de vaart blijven;

b. in het geval van olietankschepen van categorie 2 of 3 anders dan die bedoeld in letter a, die voldoen aan de bepalingen van het zesde lid, letter a of b, van dit Voorschrift, kan de Administratie toestaan dat dergelijke schepen na de in het vierde lid van dit Voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits dat uiterlijk duurt tot de verjaardatum van hun oplevering in 2017 of de datum waarop de schepen 25 jaar oud zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering, naar gelang van welke datum het eerst bereikt wordt.

6. Olietankschepen van categorie 1 die 25 jaar of ouder zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering, dienen aan een van de volgende voorwaarden te voldoen:

a. zij dienen te beschikken over zijtanks of dubbele bodemruimten, die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en die voldoen aan de vereisten van Voorschrift 13E, vierde lid, welke ten minste 30% van L_t beslaan over de volle holte van het schip aan elke zijde of ten minste 30% beslaan van de horizontale projectie van het oppervlak van de vlakbeplating, waarbij voor L_t de begripsomschrijving geldt van Voorschrift 13E, tweede lid; of

b. de tankschepen hydrostatisch gebalanceerd worden beladen, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen;¹⁾

7. De Administratie kan toestaan dat olietankschepen van categorie 1 na de verjaardatum van hun oplevering in 2005, en in 2010 voor olietankschepen van categorie 2, in de vaart blijven, mits zij voldoen aan de keuringsregeling scheepvaart, aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu bij resolutie MEPC.94(46), die van tijd tot tijd kan worden gewijzigd, mits deze wijzigingen worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van het Verdrag inzake wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een Bijlage.

8. a. De Administratie van een staat die de toepassing van het vijfde lid van dit Voorschrift toestaat, of de toepassing van het zevende lid van dit Voorschrift toestaat, opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat onder zijn vlag mag varen, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen ter informatie van de Partijen bij het Verdrag opdat zij zo nodig passende maatregelen kunnen nemen.

b. Een Partij bij het Verdrag heeft het recht olietankschepen die varen in overeenstemming met de bepalingen van het vijfde lid van dit Voorschrift de toegang tot onder hun rechtsbevoegdheid vallende havens of offshorerterminals te weigeren. In dergelijke gevallen stelt die Partij de Organisatie in kennis van de bijzonderheden daarvan ter informatie van de Partijen bij het Verdrag.”

Wijzigingen van Aanhangsel II bij Bijlage I bij MARPOL 73/78

Wijzigingen van de aanvulling bij het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (formulier B)

2 De bestaande paragraaf 5.8.4 wordt vervangen door:

„5.8.4 Op het schip is Voorschrift 13G van toepassing en

¹⁾ Verwezen wordt naar de richtlijnen inzake de goedkeuring van alternatieve structurele of operationale inrichtingen, aangenomen bij resolutie MEPC.64(36).

- .1 het schip dient uiterlijkte voldoen aan Voorschrift 13F
- .2 het schip is zodanig ingericht dat de volgende tanks of ruimten niet worden gebruikt voor het vervoer van olie
- .3 het schip is voorzien van het operationeel handboek, goedgekeurd op in overeenstemming met resolutie MEPC 64(36).
- .4 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met Voorschrift 13G, vijfde lid, letter a.
- .5 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met Voorschrift 13G, vijfde lid, letter b.
- .6 het schip mag in de vaart blijven in overeenstemming met Voorschrift 13G, zevende lid.

Resolutie MEPC.94(46)

Op 27 april 2001 heeft de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu tevens een resolutie aangenomen houdende een keuringsreglement scheepvaart (CAS).

De Engelse tekst¹⁾ van de resolutie luidt als volgt:

Resolution MEPC.94(46)

Adopted on 27 April 2001

Condition Assessment Scheme

The Marine Environment Protection Committee,

Recalling Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

Recalling also that, by resolution MEPC.52(32), the Committee adopted regulations 13F and 13G of Annex I to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended (MARPOL 73/78), with a view to improving the requirements for the design and construction of oil tankers to prevent oil pollution in the event of collision or stranding,

Having adopted, at its forty-sixth session, amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 by resolution MEPC.95(46) to accelerate the phase-out of single hull tankers in an effort to further enhance the protection of the marine environment,

Noting that, in accordance with the revised regulation 13G of Annex

¹⁾ De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

I to MARPOL 73/78, an Administration may allow a Category 1 tanker to continue operating beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005 and a Category 2 tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2010, provided that the requirements of a Condition Assessment Scheme adopted by the Committee are complied with,

Recognizing the need to provide the required Condition Assessment Scheme for the purposes of application of the revised to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78,

Having considered the draft Condition Assessment Scheme which was prepared by the MEPC Intersessional Working Group and further amended by the Committee at its forty-sixth session,

1. Adopts the Condition Assessment Scheme, the text of which is set out at Annex to the present resolution, with the understanding that the Model Survey Plan will be developed at MEPC 47 and will be made mandatory;

2. Requests the Secretary-General to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Condition Assessment Scheme contained in the annex to all Parties to MARPOL 73/78;

3. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to MARPOL 73/78;

4. Invites the Maritime Safety Committee to note the Condition Assessment Scheme;

5. Urges the Maritime Safety Committee to consider introducing and incorporating relevant elements and provisions of the Condition Assessment Scheme in the Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers adopted resolution A.744(18) as amended by the resolution 2 of the 1997 SOLAS Conference, by resolution MSC.49(66) and by resolution MSC.105(73)) when reviewing the Guidelines; and

6. Further urges Parties to MARPOL 73/78 to:

- .1 transmit when a ship flying their flag is transferred under the flag of another Party to MARPOL 73/78, if they are requested by the latter Party to MARPOL 73/78 and for the purpose of ensuring the uniform and consistent implementation of the provisions of the Condition Assessment Scheme, copies of all documents and records relating to the assessment of the ship in question for compliance with the requirements of the Condition Assessment Scheme; and
- .2 accept, in the light of the fact that certain Category 1 oil tankers have to undergo the required CAS survey prior to 1 September 2002, valid Statements of Compliance issued pursuant to the pro-

visions of the Condition Assessment Scheme following satisfactory completion of CAS surveys commenced prior to 1 September 2002.

Annex

Condition Assessment Scheme

1 PREAMBLE

1.1 The Condition Assessment Scheme (CAS) is intended to complement the requirements of Annex B of the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers (hereinafter called Enhanced Survey Programme), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.744(18), as amended. The CAS is to verify that the structural condition of single hull oil tankers at the time of survey is acceptable and, provided subsequent periodical surveys are satisfactorily completed and effective maintenance is carried out by the ship's operator, will continue to be acceptable for a continued period of operation, as indicated in the Statement of Compliance.

1.2 The requirements of the CAS include enhanced and transparent verification of the reported structural condition and of the ship and verification that the documentary and survey procedures have been properly carried out and completed.

1.3 The Scheme requires that compliance with the CAS is assessed during the Enhanced Survey Programme of Inspections concurrent with intermediate or renewal surveys currently required by resolution A.744(18), as amended.

1.4 The CAS does not specify structural standards in excess of the provisions of other International Maritime Organization conventions, codes and recommendations.

1.5 The CAS has been developed on the basis of the requirements of resolution A.744(18), as amended, which were known* at the time of the adoption of the CAS. It is the intention to update the CAS as and when the need arises following amendments to resolution A.744(18), as amended.

2 PURPOSE

* Assembly resolution A.744(18) as amended by resolution 2 of the 1997 SOLAS Conference, by resolution MSC.49(66) and by resolution MSC.105(73).

The purpose of the Condition Assessment Scheme is to provide an international standard to meet the requirements of regulation 13G(7) of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended by resolution MEPC.99(46).

3 DEFINITIONS

For the purpose of the CAS, unless expressly provided otherwise:

3.1 “MARPOL 73/78” means the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended.

3.2 “Regulation” means the regulations contained in Annex I of MARPOL 73/78.

3.3 “Resolution A.744(18), as amended” means the Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil tankers adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.744(18), as amended by Resolution 2 of the 1997 SOLAS Conference and by resolutions MSC.49(66) and MSC.105(73).

3.4 “Recognised Organization (RO)” means an organization recognized by the Administration to perform the surveys in accordance with the provisions of regulation 4(3) of Annex I of MARPOL 73/78*.

3.5 “Administration” means the Government of the State as defined in Article 2(5) of MARPOL 73/78.

3.6 “Category 1 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of Annex I of MARPOL 73/78.

3.7 “Category 2 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of Annex I of MARPOL 73/78.

3.8 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by the International Safety Management (ISM) Code.

* Under Regulation XI/1 of SOLAS 74, as amended, resolutions A.739(18) and A.789(19) are applicable to Recognized Organizations.

3.9 “Substantial corrosion” means an extent of corrosion such that the assessment of the corrosion pattern indicates wastage in excess of 75% of the allowable margins, but within acceptable limits.

3.10 “GOOD condition” means a coating condition with only minor spot rusting.

3.11 “Thickness Measurement (TM) Firm” means a qualified company certified by a RO in accordance with the principles stipulated in annex 7 to Annex B to resolution A.744(18), as amended.

3.12 “Critical Structural Areas” are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of the subject ship or from similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

3.13 “Suspect Areas” are locations showing substantial corrosion and/or are considered by the attending surveyor to be prone to rapid wastage.

3.14 “Organization” means the International Maritime Organization.

4 GENERAL PROVISIONS

4.1 The Administration shall issue, or cause to be issued, detailed instructions to the RO which shall ensure that the CAS surveys are carried out in accordance with the provisions of sections 5 through 10 of this Scheme.

4.2 Nothing in this Scheme shall prevent an Administration from carrying out the CAS surveys itself, provided that such surveys are at least as effective as those prescribed in sections 5 through 10 in this Scheme.

4.3 The Administration shall require Category 1 and Category 2 oil tankers flying its flag to remain out of service during the periods referred to in paragraphs 5.1.1 and 5.1.2 respectively, until these oil tankers are issued with a valid Statement of Compliance.

5 APPLICATION, SCOPE AND TIMING

5.1 Application

The requirements of the CAS apply to:

.1 Category 1 oil tankers, as defined in section 3, where authorization is requested for continued service beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005, through to the date as specified in the schedule indicated for compliance with the double hull requirements of regulation 13F, detailed in regulation 13G.

.2 Category 2 oil tankers, as defined in section 3, where authorization is requested for continued service beyond the anniversary of

the date of delivery of the ship in 2010, through to the date as specified in schedule indicated for compliance with the double hull requirements of regulation 13F, detailed in regulation 13G.

5.2 Scope of the CAS

The CAS shall apply to surveys of the hull structure in way of cargo tanks, pump rooms, cofferdams, pipe tunnels, void spaces within the cargo area and all ballast tanks.

5.3 Timing

5.3.1 The first CAS survey shall be aligned to the Enhanced Survey Programme of Inspection and shall be carried out concurrent with the scheduled intermediate or renewal survey due prior to the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005 for Category 1 oil tankers and prior to the anniversary of the date of delivery of the ship in 2010 for Category 2 oil tankers.

5.3.2 Any subsequent CAS surveys, required for the renewal of the Statement of Compliance shall be carried out concurrently with the intermediate or renewal survey which has to be completed by the date of expiry of the Statement of Compliance.

5.3.3 Notwithstanding the above, the Company may, with the agreement of the Administration, opt to carry out the first CAS survey at a different time from that of the due survey referred to above, provided that all the requirements of the CAS are complied with.

6 SURVEY PLANNING REQUIREMENTS

6.1 Preparations for the CAS survey

6.1.1 General procedures

6.1.1.1 Early and detailed planning to identify areas of potential risk is a prerequisite for the successful and timely completion of the CAS. The following sequence of events shall be observed.

6.1.1.2. Notification from the Company to the Administration and to the RO of its intention to proceed with the CAS shall be submitted not less than 8 months prior to the planned commencement of the CAS survey.

6.1.1.3 Upon receipt of such notification the RO shall:

- .1 issue to the Company the Survey Planning Questionnaire (see Appendix 2) not later than 7 months prior to the planned commencement of the CAS survey; and
- .2 advise the Company whether there have been any changes to

the maximum acceptable structural corrosion diminution levels applicable to the ship.

6.1.1.4 The Company shall complete and return the Survey Planning Questionnaire to the RO not less than 5 months prior to the planned commencement of the CAS survey. A copy of the completed questionnaire shall be forwarded by the Company to the Administration.

6.1.1.5 The Survey Plan for the CAS shall be completed and submitted in signed order by the Company to the RO not less than 2 months prior to the planned commencement of the CAS survey. A copy of the Survey Plan for the CAS shall be forwarded by the Company to the Administration.

6.1.1.6 In special circumstances, such as re-activation from lay-up or unexpected events such as an extended stoppage period for hull or machinery damage, the Administration may, on a case by case basis, relax the time frame, outlined in 6.1.1.2 to 6.1.1.5, for commencement of CAS procedures.

6.1.1.7 Such relaxation shall, at all times, be subject to the RO having sufficient time to complete the CAS survey and for the Administration to review the CAS Final Report and issue the Statement of Compliance prior to the dates referred to in 5.1.

6.1.2 Survey Plan for the CAS

6.1.2.1 The Survey Plan for the CAS shall be developed by the Company in cooperation with the RO. The Administration may participate in the development of the Survey Plan, if it deems necessary. The RO shall be fully satisfied that the Survey Plan complies with the requirements of 6.2.2 prior to the CAS survey being commenced. The CAS survey shall not commence unless and until the Survey Plan has been agreed.

6.1.2.2 The Survey Planning Questionnaire shall be drawn up based on the format set out in Appendix 2.

6.2 Survey Plan documentation

6.2.1 In developing the Survey Plan, the following documentation shall be collected and reviewed with a view to identifying tanks, areas and structural elements to be examined:

- .1 basic ship information and survey status;
- .2 main structural plans of cargo and ballast tanks (scantling drawings), including information regarding use of high tensile steels (HTS);
- .3 Condition Evaluation Report, according to Annex 9 of Annex B of resolution A.744(18), as amended, and, where relevant, any previous CAS Final Reports;
- .4 thickness measurement reports;

- .5 relevant previous damage and repair history;
- .6 relevant previous survey and inspection reports from both the RO and the Company;
- .7 cargo and ballast history for the last 3 years, including carriage of cargo under heated conditions;
- .8 details of the inert gas plant and tank cleaning procedures as indicated in the Survey Planning Questionnaire;
- .9 information and other relevant data regarding conversion or modification of the ship's cargo and ballast tanks since the time of construction;
- .10 description and history of the coating and corrosion protection system (including anodes and previous class notations), if any;
- .11 inspections by the Company's personnel during the last 3 years with reference to:
 - .1 structural deterioration in general;
 - .2 leakages in tank boundaries and piping;
 - .3 condition of the coating and corrosion protection system (including anodes), if any;
- .12 information regarding the relevant maintenance level during operation including:
 - .1 port State control reports of inspection containing hull related deficiencies;
 - .2 Safety Management System non-conformities relating to hull maintenance, including the associated corrective action(s);
 - and
- .13 any other information that will help identify Suspect Areas and Critical Structural Areas.

6.2.2 The Survey Plan shall include relevant information so as to enable the successful and efficient execution of the CAS survey and shall set out the requirements with respect to close-up surveys and thickness measurements. The Survey Plan shall include:

- .1 basic ship information and particulars;
- .2 main structural plans of cargo and ballast tanks (scantling drawings), including information regarding use of high tensile steels (HTS);
- .3 arrangement of tanks;
- .4 list of tanks with information on their use, extent of coatings and corrosion protection systems;
- .5 conditions for survey (e.g. information regarding tank cleaning, gas freeing, ventilation, lighting, etc.);
- .6 provisions and methods for access to structures;
- .7 equipment for surveys;
- .8 identification of tanks and areas for the close-up survey;
- .9 identification of tanks for tank testing, as per Annex 3 of Annex B of resolution A.744(18), as amended;
- .10 identification of areas and sections for thickness measurement;

- .11 identification of the Thickness Measurement (TM) firm;
- .12 damage experience related to the ship in question; and
- .13 critical Structural Areas and Suspect Areas, where relevant.

6.3 Documentation on board

6.3.1 The Company shall ensure that, in addition to the agreed Survey Plan, all other documents used in the development of the Survey Plan referred to in 6.2.1 are available on board at the time of the CAS survey.

6.3.2 Prior to the commencement of any part of the CAS survey, the attending surveyor(s) shall examine and ascertain the completeness of the on board documentation and shall review its contents with a view to ensuring that the Survey Plan remains relevant.

7 CAS SURVEY REQUIREMENTS

7.1 General

7.1.1 Prior to the commencement of any part of the CAS survey a meeting shall be held between the attending surveyor(s), the Company's representative(s) in attendance, the TM Firm Operator (as applicable) and the master of the ship for the purpose of ascertaining that all the arrangements envisaged in the Survey Plan are in place, so as to ensure the safe and efficient execution of the survey work to be carried out.

7.1.2 The CAS survey shall be carried out by not less than two qualified exclusive surveyors of the RO. A qualified surveyor of the RO shall attend on board during the taking of the thickness measurements for the purpose of controlling the process.

7.1.3 The RO shall designate the surveyor(s) and any other personnel who will be engaged in the CAS of each vessel and shall keep records to this end. A qualified surveyor(s) shall have documented experience in carrying out intermediate or renewal surveys in accordance with the Enhanced Survey Programme of Inspection for tankers. In addition, all RO personnel to be assigned duties in connection with the CAS shall complete, prior to the assignment of such duties, an appropriate training and familiarization programme to enable the RO to ensure the consistent and uniform application of the CAS. The Administration shall require the RO to keep records of the qualifications and experience of the surveyors and of other personnel assigned to carry out work for the CAS. The Administration shall require the RO to monitor the performance of the personnel who have carried out or have been engaged in any CAS work and to keep records to this end.

7.1.4 When the CAS survey is split between survey stations, a list of the items examined and an indication of whether the CAS survey has

been completed shall be made available to the attending surveyors at the next survey station prior to continuing the CAS survey.

7.1.5 Whenever the attending surveyors are of the opinion that repairs are required, each item to be repaired shall be identified in a numbered list. Whenever repairs are carried out, details of the repairs effected shall be reported by making specific reference to relevant items in the numbered list.

7.1.6 Whenever the attending surveyors are of the opinion that it is acceptable to defer hull repairs beyond the due date previously assigned, such a decision shall not be left to the sole discretion of the attending surveyors. The RO Headquarters shall be consulted in such circumstances and shall give specific approval to the recommended action.

7.1.7 The CAS survey is not complete unless all recommendations/conditions of class which relate to hull structures under review by the CAS survey have been rectified to the satisfaction of the RO.

7.2 Extent of overall and close-up surveys

7.2.1 Overall survey

An overall survey of all spaces set out in 5.2 shall be carried out at the CAS survey.

7.2.2 Close-up survey

The requirements for close-up surveys at the CAS survey are set out in the table below.

Table 7.2.2

Close up Survey Requirements
All web frame rings, in all ballast tanks (see note 1)
All web frame rings, in a cargo wing tank (see note 1)
A minimum of 30% of all web frame rings, in each remaining cargo wing tank (see note 1)
All transverse bulkheads, in all cargo and ballast tanks (see note 2)
A minimum of 30% of deck and bottom transverses including adjacent structural members, in each cargo centre tank

Additional complete transverse web frame rings or deck and bottom transverse including adjacent structural members as considered necessary by the attending surveyor

Notes:

- 1 Complete transverse web frame ring including adjacent structural members.
- 2 Complete transverse bulkhead, including girder and stiffener systems and adjacent members.

7.2.3 The attending surveyors may extend the scope of the close-up survey as considered necessary, taking into account the Survey Plan, the condition of the spaces under survey, the condition of the corrosion prevention system and also the following:

- .1 any information that may be available on Critical Structural Areas;
- .2 tanks which have structures with reduced scantlings in association with a corrosion prevention system approved by the RO.

7.2.4 For areas in tanks where coatings are found to be in GOOD condition, the extent of close-up surveys according to 7.2.2 may be specially considered by the RO. However, sufficient close-up surveys shall be carried out, in all cases, to confirm the actual average condition of the structure and to note the maximum observed diminution of the structure.

7.3 Extent of thickness measurements

7.3.1 The thickness measurements shall be recorded using the tables contained in Appendix 2 of Annex 10 of Annex B of resolution A.744(18), as amended. It is recommended that these records be kept in an electronic medium.

7.3.2 The thickness measurements shall be carried out either prior to or, to the maximum extent possible, concurrently with the close-up survey.

7.3.3 The minimum requirements for thickness measurements for the CAS surveys shall be those set out in the table below:

Table 7.3.3

Thickness Measurements Requirements
1. Within the cargo area: <ol style="list-style-type: none"> .1 Each deck plate .2 Three transverse sections .3 Each bottom plate

2. Measurements of structural members subject to close-up survey according to 7.2.2, for general assessment and recording of corrosion pattern
3. Suspect areas
4. Selected wind and water strakes outside the cargo area
5. All wind and water strakes within the cargo area
6. Internal structure in the fore and aft peak tanks
7. All exposed main deck plates outside the cargo area and all exposed first tier superstructure deck plates.

7.3.4 Where substantial corrosion is found, the extent of the thickness measurements shall be increased in accordance with Annex 4 of Annex B of resolution A.744(18), as amended.

7.3.5 In addition, the thickness measurements may be extended as considered necessary by the attending surveyors.

7.3.6 For areas in tanks where coatings are found to be in GOOD condition, the extent of thickness measurements, according to paragraph 7.3.3, may be specially considered by the RO. However, sufficient thickness measurements shall be taken, in all cases, to confirm the actual average condition and the maximum observed diminution of the structure.

7.3.7 The thickness measurement to be taken shall be sufficient to enable the reserve strength calculations in accordance with Annex 12 of Annex B of resolution A.744(18), as amended.

7.3.8 Transverse sections shall be chosen where the maximum diminutions are expected to occur or are revealed from deck plating thickness measurements. At least one transverse section shall include a ballast tank within 0.5L amidships.

8 ACCEPTANCE CRITERIA

The acceptance criteria for the CAS shall be those set out in resolution A.744(18), as amended.

9 CAS SURVEY REPORTS

9.1 A survey report shall be completed for the CAS survey. The report shall indicate the date, location (place), and where relevant, whether or not the CAS survey was carried out in dry-dock afloat or at sea. When the CAS survey is split between different survey stations, a report shall be made for each portion of the CAS survey.

9.2 Survey records relating to the CAS survey, including actions taken, shall form an auditable documentary trail, which shall be made available to the Administration, if requested.

9.3 In addition, the following shall be included in each CAS survey report:

- .1 Extent of the Survey:
 - .1 identification of the spaces where an overall survey has been carried out;
 - .2 identification of location, in each space, where a close-up survey has been carried out, together with the means of access used; and
 - .3 identification of the spaces, and locations in each space, where thickness measurements have been carried out; and
- .2 Results of the Survey:
 - .1 extent and condition of coating in each space. Identification of spaces fitted with anodes and the overall condition of the anodes;
 - .2 structural condition reporting for each space, which shall include information on the following, as applicable:
 - .1 corrosion (location and type of corrosion such as grooving, pitting, etc.);
 - .2 cracks (location, description and extent);
 - .3 buckling (location, description and extent);
 - .4 indents (location, description and extent); and
 - .5 areas of substantial corrosion; and
- .3 Actions taken with respect to findings:
 - .1 details of repairs completed on structural members in identified spaces, including the repair method and extent; and
 - .2 list of items to be kept under observation for planning future inspections and surveys including any thickness measurements.

9.4 Where no defects are found, this shall be stated in the report for each space.

9.5 The narrative report shall be supplemented by photographs showing the general condition of each space, including representative photographs or sketches of any of the above reported items.

9.6 The thickness measurement report shall be verified and endorsed by the attending surveyor.

9.7 The attending surveyors shall sign the CAS survey report.

10 CAS FINAL REPORT TO THE ADMINISTRATION

10.1 Review of the CAS by the RO

10.1.1 The RO Headquarters shall carry out a verification review of the CAS survey reports, the documents, photographs and other records relating to the CAS, as specified in section 9, for the purpose of ascertaining and confirming that the requirements of the CAS have been met.

10.1.2 The RO reviewing personnel shall not be engaged in any way whatsoever with the CAS survey under review.

10.2 CAS Final Report to the Administration

10.2.1 The RO shall prepare a CAS Final Report to the Administration upon completion of the CAS survey and following the review of the CAS survey reports by the RO's Headquarters, as specified in paragraph 10.1.1.

10.2.2 The CAS Final Report shall be submitted by the RO to the Administration without delay and in any case not later than 2 months prior to the date the ship is required to be issued with a Statement of Compliance.

10.2.3 The CAS Final Report shall, at least, include:

- .1 the following general particulars:
 - Ship's name
 - IMO number
 - Flag State
 - Port of registry
 - Gross tonnage
 - Deadweight (metric tonnes)
 - Summer load line draught
 - Date of delivery
 - Category of ship
 - Date for compliance with regulation 13F
 - Company
 - Report identification reference
- .2 a summary as to where, when, by whom and how the CAS survey was carried out;
- .3 a statement identifying all survey documentation, including the Survey Plan;
- .4 a statement as to the condition of the corrosion prevention system(s) applied to the spaces;
- .5 a statement identifying all thickness measurement reports;
- .6 a summary of the findings of the overall surveys;
- .7 a summary of the findings of the close-up surveys;
- .8 a summary of the hull repairs carried out;
- .9 an identification, together with the location, the extent and the

- condition, of all areas with substantial corrosion;
- .10 a summary of the results of the evaluation of the thickness measurements, including identification of the areas and sections where thickness measurements were carried out;
- .11 an evaluation of the structural strength of the vessel and an assessment of compliance with the acceptance criteria set out in section 8;
- .12 a statement as to whether all the applicable requirements of the CAS have been met;
- .13 a recommendation to the Administration as to whether the ship should be allowed to continue operating until the date envisaged in regulation 13G for compliance with the requirements of regulation 13F or for the period of validity of the CAS, if earlier; and
- .14 conclusions.

11 VERIFICATION OF THE CAS BY THE ADMINISTRATION

11.1 In addition to any instructions the Administration may have issued to the RO authorized to carry out surveys under the Enhance Survey Programme on its behalf, the Administration shall issue instructions to the RO and to Companies operating Category 1 and Category 2 oil tankers flying its flag, so that the Administration is able to monitor the performance of and verify compliance with the CAS.

11.2 The Administration, for the purpose of ensuring uniform and consistent implementation of the CAS, shall establish, at least, procedures through which it will:

- .1 give effect to the requirements of the CAS;
- .2 monitor the CAS work the RO is carrying out on its behalf;
- .3 review the CAS Final Report;
- .4 review cases of ships which have been submitted for the CAS re-assessment; and
- .5 issue the Statement of Compliance.

11.3 The Administration shall review the CAS Final Report prior to the issue of the Statement of Compliance, shall record and document the findings and conclusions of the review and its decision as to the acceptance or rejection of the CAS Final Report and shall produce a Review Record.

11.4 The Administration shall ensure that any persons assigned to monitor the execution of the CAS or to review a CAS Final Report:

- .1 are adequately qualified and experienced to the satisfaction of the Administration;
- .2 are under the direct control of the Administration; and
- .3 have no connection whatsoever with the RO which carried out the CAS survey under review.

12 RE-ASSESSMENT OF SHIPS FOLLOWING FAILURE TO MEET THE REQUIREMENTS OF THE CAS

12.1 A ship which, in the opinion of the Administration, has failed to meet the requirements of the CAS, may be submitted for the CAS re-assessment. In such a case the grounds on which Administration declined the issue of a Statement of Compliance to the ship shall be addressed and dealt with and the remedial actions shall, thereafter, be reviewed for the purpose of ascertaining whether the requirements of the CAS have been complied with.

12.2 Such re-assessment, as a rule, shall be carried out by the RO and by the Administration who carried out the previous CAS.

12.3 If a ship which has failed to obtain a Statement of Compliance changes flag, the new Administration shall, in accordance with the provisions of regulation 8(3), request the previous Administration to transmit to them copies of the CAS documentation relating to that ship for the purpose of ascertaining whether the grounds on the basis of which the previous Administration declined the issue to the ship of a Statement of Compliance are dealt with and that the CAS is implemented in a consistent and uniform manner.

12.4 As a rule, the CAS re-assessment shall be carried out as soon as possible and in any case, subject to the provisions of paragraph 5.3, not later than 6 months following the date on which the Administration has made the decision to decline the issue of a Statement of Compliance to the ship.

13 STATEMENT OF COMPLIANCE

13.1 The Administration shall, in accordance with its procedures, issue to each ship which completes the CAS to the satisfaction of the Administration, a Statement of Compliance.

13.2 The Statement of Compliance shall be drawn up in the official language of the issuing Administration in a form corresponding to the model given in Appendix 1. If the language used is neither English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

13.3 The original of the Statement of Compliance shall be placed on board the ship as a supplement to the ship's International Oil Pollution Prevention Certificate.

13.4 In addition, a copy of the CAS Final Report which was reviewed by the Administration for the issue of the Statement of Compliance and a copy of the Review Record, specified in paragraph 11.3, shall be placed on board to accompany the Statement of Compliance.

13.5 A certified copy of the Statement of Compliance and a copy of the Review Record, specified in paragraph 11.3, shall be forwarded by the Administration to the RO and shall be kept together with the CAS Final Report.

13.6 The Statement of Compliance shall be valid, following the completion of the CAS survey, until the earlier date of either:

- .1 the earlier date by which the ship is required to complete:
 - .1 an intermediate survey, in accordance with regulation 4(1)(c);
or
 - .2 a renewal survey, in accordance with regulation 4(1)(b);
or
- .2 the date by which the vessel is required, in accordance with regulation 13G, to comply with the requirements of regulation 13F.

13.7 If the Statement of Compliance expires prior to the date by which the ship is required, in accordance with regulation 13G, to comply with the requirements of regulation 13F, that ship, in order to continue operating after the expiry of its Statement of Compliance, shall carry out a renewal CAS survey in accordance with the requirements of sections 5 to 10.

13.8 The Administration may consider and declare that the Statement of Compliance of a ship remains valid and in full force and effect if:

- .1 the ship is transferred to a RO other than the one that submitted the CAS Final Report that was reviewed and accepted for the issue of the Statement of Compliance; or
- .2 the ship is operated by a Company other than the one that was operating the ship at the time of the completion of the CAS survey;

provided the period of validity and the terms and conditions for the issue of the Statement of Compliance in question remain those adopted by the Administration at the time of the issue of the Statement of Compliance.

13.9 If a ship with a valid Statement of Compliance is transferred to the flag of another Party, the new Administration may issue to that ship a new Statement of Compliance on the basis of the Statement of Compliance issued by the previous Administration, provided that the new Administration:

- .1 requests and receives from the previous Administration, in accordance with regulation 8(3), copies of all the CAS documentation relating to that ship which the previous Administration has used for the issue or renewal and the maintenance of the validity of the Statement of Compliance the ship was issued with at the time of the transfer;
- .2 establishes that the RO which submitted the CAS Final Reports to the previous Administration is an RO authorised to act on its behalf;

- .3 reviews the documentation referred to in subparagraph .1 and is satisfied that the requirements of the CAS are met; and
- .4 limits the period and the terms and conditions of validity of the Statement of Compliance to be issued to those established by the previous Administration.

13.10 The Administration shall:

- .1 suspend and/or withdraw the Statement of Compliance of a ship if it no longer complies with the requirements of the CAS; and
- .2 withdraw the Statement of Compliance of a ship if it is no longer entitled to fly its flag.

14 COMMUNICATION OF INFORMATION TO THE ORGANIZATION

14.1 The Administration shall communicate to the Organization:

- .1 particulars of the Statements of Compliance issued;
- .2 details of the suspension or withdrawal of the Statements of Compliance issued; and
- .3 particulars of the ships to which it has declined the issue of a Statement of Compliance and reasons thereof.

14.2 The Organization shall circulate the aforementioned information to all Parties to MARPOL 73/78 and shall maintain an electronic database containing the aforesaid information, accessible only to Parties to MARPOL 73/78.

Appendix 1

Form of Statement of Compliance

Statement of Compliance

Issued under the provisions of the Condition Assessment Scheme (CAS) adopted by the Organization by resolution MEPC (46) under the authority of the Government of:

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

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry
 Gross tonnage
 Deadweight of ship (metric tons)
 IMO number
 Category of tanker

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of CAS (resolution MEPC (46);
- 2 That the survey showed that the structural condition of the ship is in all respects satisfactory and the ship complied with the requirements of the CAS.

This Statement of Compliance is valid until

Issued at

(Place of issue)

.....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Statement)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate).

Appendix 2

Survey Planning Questionnaire

The following information will enable the Company in co-operation with the RO to develop a Survey Plan complying with the requirements of the CAS.

It is essential that the Company provides, when completing the present questionnaire, up-to-date information.

The present questionnaire, when completed, shall provide all information and material required by the CAS.

Particulars

Ship's name:
 IMO number:

Flag State:
 Port of registry:
 Gross tonnage:
 Deadweight (metric tonnes):
 Summer load line draught:
 Date of delivery:
 Category of ship:
 Date for compliance with regulation 13F:
 Company:
 Report identification reference:

Information on access provision for close-up surveys and thickness measurement:

The Company is requested to indicate, in the table below, the means of access to the structures subject to close-up survey and thickness measurement.

A *Close-up survey* is an examination where the details of structural components are within the close visual inspection range of the attending surveyor, i.e. preferably within reach of hand.

Space		Temporary Staging	Rafts	Ladders	Direct Access	Other means (please specify)
Fore Peak						
Wing Tanks	Under deck					
	Side shell					
	Bottom transverse					
	Longitudinal					
	Transverse					
Centre Tanks	Under deck					
	Bottom transverse					
	Transverse					

Tank Cleaning Procedures:		
Indicate the frequency of the tank washing especially in way of uncoated tanks:		
Washing medium used:	Crude oil:	Yes/No
	Heated seawater:	Yes/No
	Other medium (specify):	
Inert Gas System installed: Yes/No		
Indicate average oxygen content during inerting:		
Details of use of the inert case plant:		
Cargo history for the last 3 years together with indication as to whether cargo was heated		
Ballast history for the last 3 years.		

Inspections by the Company

Using a format similar to that of the table below (which is given as an example), the Company should provide details of the results of their inspections, for the last 3 years – in accordance with the requirements of resolution A.744(18), as amended, and of the CAS – on all CARGO and BALLAST tanks and VOID spaces within the cargo area.

Spaces (include frame numbers and p or s)	Corro- sion protec- tion (1)	Coating Extent (2)	Coating Condi- tion (3)	Structu- ral deterio- ration (4)	Tank History (5)
Cargo Centre Tanks					
Cargo Wing Tanks					
Slop					
Ballast tanks					
Aft peak					

Spaces (include frame numbers and p or s)	Corro- sion protec- tion (1)	Coating Extent (2)	Coating Condi- tion (3)	Structu- ral deterio- ration (4)	Tank History (5)
Fore peak					
Miscellaneous spaces:					

* Indicate tanks which are used for oil/ballast

1) HC=hard coating; SC=soft coating; A=anodes; NP=no protection

2) U=upper part; M=middle part; L=lower part; C=complete

3) G=good; F=fair; P=poor, RC=recoated

4) N=no findings recorded

Y=findings recorded, description of findings is to be attached to the questionnaire

5) D R=Damage & Repair

L=Leakages

CV=Conversion

CPS=Corrosion protection system (reports to be attached)

Company: Name/Signature: Date:

Reports of port State control inspections

List the reports of port State control of inspection containing hull related deficiencies and relevant information on the deficiencies:

Safety Management System

List non-conformities related to hull maintenance, including the associated corrective actions:

Name of the Thickness Measurement (TM) firm

De vertaling van de resolutie luidt als volgt:

Resolutie MEPC.94(46) aangenomen op 27 april 2001

Keuringsregeling scheepvaart (CAS)

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

In herinnering brengend artikel 38, letter a, van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de taken die aan de Commissie voor de bescherming van het Mariene Milieu (de Commissie) zijn opgedragen door internationale verdragen ter voorkoming en beperking van verontreiniging van de zee,

Tevens in herinnering brengend dat de Commissie bij resolutie MEPC.52(32) de Voorschriften 13F en 13G van Bijlage I bij het Protocol van 1978 bij het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd (MARPOL 73/78), heeft aangenomen met het oog op het verbeteren van de vereisten voor het ontwerp en de constructie van olietankschepen teneinde verontreiniging door olie in geval van aanvaring of stranding te voorkomen,

Aangenomen hebbend, tijdens haar zesenvestigste zitting, wijzigingen van Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78 bij resolutie MEPC.95 (46) ten behoeve van het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige tankschepen teneinde de bescherming van het mariene milieu verder te verbeteren,

Vaststellend dat, in overeenstemming met het herziene Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78, een Administratie kan toestaan dat tankschepen van categorie 1 na de verjaardatum van hun oplevering in 2005 en tankschepen van categorie 2 na de verjaardatum van hun oplevering in 2010 in de vaart blijven, mits voldaan wordt aan de vereisten van een door de Commissie aanvaarde keuringsregeling scheepvaart,

Erkennend de noodzaak te voorzien in de benodigde keuringsregeling scheepvaart ten behoeve van de toepassing van het herziene Voorschrift 13G van Bijlage I bij MARPOL 73/78,

Na bestudering van het ontwerp van de keuringsregeling scheepvaart dat is opgesteld door de tussentijdse werkgroep van de MEPC en verder gewijzigd door de Commissie tijdens haar zesenvestigste zitting,

1. Aanvaardt de keuringsregeling scheepvaart, waarvan de tekst is vervat in de Bijlage bij deze resolutie, met dien verstande dat het model-inspectieplan tijdens MEPC 47 zal worden ontwikkeld en verplicht zal worden gesteld;

2. Verzoekt de Secretaris-Generaal voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en de tekst van de keuringsregeling scheepvaart vervat in de Bijlage te doen toekomen aan alle Partijen bij MARPOL 73/78;

3. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts afschriften van deze resolutie en de Bijlage daarbij te doen toekomen aan Leden van de Organisatie die geen Partij zijn bij MARPOL 73/78;

4. Nodigt de Maritieme Veiligheidscommissie uit kennis te nemen van de keuringsregeling scheepvaart;

5. Verzoekt de Maritieme Veiligheidscommissie met klem te overwegen de relevante elementen en voorwaarden van de keuringsregeling scheepvaart op te nemen in de richtlijnen inzake het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen, aangenomen bij resolutie A.744(18), zoals gewijzigd bij resolutie 2 van de SOLAS-conferentie van 1997, bij resolutie MSC.49(66) en bij resolutie MSC.105(73), wanneer de richtlijnen worden herzien; en

6. Verzoekt de partijen bij MARPOL 73/78 voorts met klem:
- .1 wanneer een schip dat onder hun vlag vaart gaat varen onder de vlag van een andere Partij bij MARPOL 73/78, op verzoek van laatstbedoelde Partij bij MARPOL 73/78 en ten behoeve van het waarborgen van de uniforme en consistente uitvoering van de bepalingen van de keuringsregeling scheepvaart, afschriften van alle documenten en rapporten inzake de keuring van het desbetreffende schip toe te zenden teneinde te voldoen aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart; en
 - .2 gelet op het feit dat bepaalde olietankschepen van categorie 1 voor 1 september 2002 de vereiste CAS-inspectie dienen te ondergaan, geldige verklaringen van naleving die na de bevredigende afronding van CAS-inspecties, aangevangen vóór 1 september 2002, zijn afgegeven uit hoofde van de bepalingen van de keuringsregeling scheepvaart (CAS), te aanvaarden.

Bijlage

Keuringsreglement scheepvaart

1 PREAMBULE

1.1 Met de keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme, CAS) wordt beoogd de vereisten aan te vullen van Bijlage B bij de richtlijnen inzake het uitgebreide inspectieprogramma bij inspecties van bulkschepen en olietankschepen (hierna te noemen het uitgebreide inspectieprogramma), aangenomen door de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.744(18), zoals gewijzigd. Met de keuringsregeling scheepvaart dient te worden geverifieerd of de toestand van de constructie van enkelwandige olietankschepen ten tijde van de inspectie aanvaardbaar is en, mits de resultaten van de daarop volgende periodieke inspecties bevredigend afgerond zijn en de exploitant doelmatig onderhoud verricht aan het schip, aanvaardbaar zal blijven indien het schip langer in de vaart blijft, zoals vermeld in de verklaring van naleving.

1.2 De vereisten van de CAS omvatten een uitgebreide en transparante verificatie van de gerapporteerde toestand van de constructie van het schip en verificatie of de procedures inzake documenten en inspecties op de juiste wijze zijn gevolgd en voltooid.

1.3 De regeling vereist dat met behulp van het uitgebreide inspectieprogramma in combinatie met de tussentijdse inspecties of herkeuringen, die tegenwoordig vereist zijn krachtens resolutie A.744(18) wordt gecontroleerd of voldaan wordt aan de keuringsregeling scheepvaart.

1.4 In de keuringsregeling scheepvaart zijn geen constructienormen vervat die uitgaan boven de bepalingen van andere IMO-verdragen, -codes en -aanbevelingen.

1.5 De keuringsregeling scheepvaart is ontwikkeld op basis van de vereisten van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd, die bekend¹⁾ waren ten tijde van de aanneming van de keuringsregeling scheepvaart. Beoogd wordt de keuringsregeling scheepvaart te actualiseren zodra dit nodig blijkt na wijzigingen van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd.

2 DOEL

Doel van de keuringsregeling scheepvaart is te voorzien in een internationale norm teneinde te voldoen aan de vereisten van Voorschrift 13G, zevende lid, van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij van 1978, zoals gewijzigd bij resolutie MEPC.99(46).

3 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van de keuringsregeling scheepvaart wordt, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:

3.1 „MARPOL 73/78”, het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd.

3.2 „Voorschrift”, de voorschriften vervat in Bijlage I bij MARPOL 73/78.

3.3 „Resolutie A.744(18), zoals gewijzigd”, de richtlijnen inzake het uitgebreide inspectieprogramma tijdens inspecties van bulkschepen en olietankschepen, aangenomen door de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie bij resolutie A.744(18), zoals gewijzigd bij resolutie 2 van de SOLAS-conferentie van 1997, en bij de resoluties MSC.49(66) en MSC.105(73).

¹⁾ Resolutie A.744(18) van de Vergadering zoals gewijzigd bij resolutie 2 van de SOLAS-Conferentie van 1997, bij resolutie MSC.49(66) en bij resolutie MSC.105(73).

3.4 „erkende organisatie”, een door de Administratie erkende organisatie voor het uitvoeren van de inspecties in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 4, derde lid, van Bijlage I bij MARPOL 73/78.¹⁾

3.5 „Administratie”, de Regering van de Staat zoals omschreven in artikel 2, vijfde lid, van MARPOL 73/78.

3.6 „olietankschepen van categorie 1”, olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht vervoeren, en olietankschepen met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die niet voldoen aan de vereisten voor nieuwe olietankschepen als omschreven in Voorschrift 1, zesentwintigste lid, van Bijlage I van MARPOL 73/78.

3.7 „olietankschepen van categorie 2”, olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, stookolie, zware dieselolie of smeerolie als vracht vervoeren, en olietankschepen met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die voldoen aan de vereisten voor nieuwe olietankschepen als omschreven in Voorschrift 1, zesentwintigste lid, van Bijlage I van MARPOL 73/78.

3.8 „reder”, de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die door de eigenaar is belast met de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de 'International Safety Management Code' (ISM-code).

3.9 „aanzienlijke corrosie”, een mate van corrosie waarbij het patroon van de corrosie wijst op meer dan 75% slijtage ten opzichte van de marges, maar binnen aanvaardbare grenzen.

3.10 „goede toestand”, de coating vertoont slechts beperkte puntroestvorming.

3.11 „firma voor diktemetingen”, een gekwalificeerde onderneming die in overeenstemming met de grondbeginselen vervat in Bijlage 7 bij Bijlage B bij resolutie A.744(18) is erkend door een erkende organisatie.

¹⁾ Uit hoofde van voorschrift XI/1 van SOLAS 1974, zoals gewijzigd, zijn resoluties A.739(18) en A.789(19) van toepassing op erkende organisaties.

3.12 „kritische plekken in de constructie”, plekken die door middel van berekeningen zijn aangemerkt voor controle of waarvan uit de onderhoudsgeschiedenis van het desbetreffende schip of van soortgelijke of zusterschepen is gebleken dat zij gevoelig zijn voor scheuren, vervorming of corrosie, waardoor de structurele veiligheid van het schip in gevaar komt.

3.13 „verdachte plekken”, plekken die aanzienlijke corrosie vertonen en/of door de aanwezige inspecteur worden aangemerkt als gevoelig voor snelle slijtage.

3.14 „Organisatie”, de Internationale Maritieme Organisatie.

4 ALGEMENE BEPALINGEN

4.1 De Administratie verstrekt gedetailleerde instructies, of doet deze verstrekken, aan de erkende organisatie teneinde te waarborgen dat de CAS-inspecties worden uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van de delen 5 tot en met 10 van deze regeling.

4.2 Niets uit deze regeling belet een Administratie de CAS-inspecties zelf uit te voeren, mits deze ten minste even doeltreffend zijn als de inspecties omschreven in de delen 5 tot en met 10 van deze regeling.

4.3 De Administratie vereist dat olietankschepen van de categorieën 1 en 2 die onder haar vlag varen gedurende de in respectievelijk 5.1.1 en 5.1.2 bedoelde tijdvakken uit de vaart blijven, totdat voor deze olietankschepen een geldige verklaring van naleving is afgegeven.

5 TOEPASSING, REIKWIJDTE EN PLANNING

5.1 Toepassing

De vereisten van de keuringsregeling scheepvaart zijn van toepassing op:

- .1 Tankschepen van categorie 1 als omschreven in deel 3, waarvoor toestemming wordt gevraagd om in de vaart te mogen blijven na de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2005, tot de datum vermeld in het aangegeven tijdschema voor naleving van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering uit Voorschrift 13F en nader omschreven in Voorschrift 13G.
- .2 Tankschepen van categorie 2 als omschreven in deel 3, waarvoor toestemming wordt gevraagd om in de vaart te mogen blijven na de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2010, tot de datum vermeld in het aangegeven tijdschema voor naleving van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering uit Voorschrift 13F en nader omschreven in Voorschrift 13G.

5.2 Reikwijdte van de keuringsregeling scheepvaart

De keuringsregeling scheepvaart is van toepassing op inspecties van de rompconstructie wat betreft ladingtanks, pompkamers, kofferdammen, pijptunnels, lege ruimtes binnen het ladinggedeelte en alle ballasttanks.

5.3 Planning

5.3.1 De eerste CAS-inspectie wordt afgestemd op het uitgebreide inspectieprogramma en voor olietankschepen van categorie 1 uitgevoerd in combinatie met de geplande tussentijdse inspectie of herkeuring voorafgaand aan de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2005 en voor olietankschepen van categorie 2 voorafgaand aan de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2010.

5.3.2 Eventueel benodigde volgende CAS-inspecties ten behoeve van verlenging van de verklaring van naleving worden verricht in combinatie met de tussentijdse inspecties of herkeuringen die voltooid moeten zijn voor de vervaldatum van de verklaring van naleving.

5.3.3 In afwijking van het bovenstaande, kan de reder, met instemming van de Administratie, besluiten de eerste CAS-inspectie op een ander tijdstip te verrichten dan de bovenbedoelde vereiste inspectie, mits aan alle voorwaarden van de keuringsregeling scheepvaart wordt voldaan.

6 VEREISTEN VOOR DE PLANNING VAN INSPECTIES

6.1 Voorbereidingen voor CAS-inspecties

6.1.1 Algemene procedures

6.1.1.1 Tijdige, gedetailleerde planning voor het opsporen van plekken met een mogelijk risico is een voorwaarde voor succesvolle en tijdige uitvoering van CAS-inspecties. Daarbij dient de onderstaande volgorde in het oog te worden gehouden.

6.1.1.2 Uiterlijk 8 maanden voor het beoogde begin van de CAS-inspectie stelt de reder de Administratie en de erkende organisatie in kennis van zijn voornemen een CAS-inspectie uit te voeren.

6.1.1.3 Na ontvangst van deze kennisgeving

- .1 doet de erkende organisatie de reder uiterlijk 7 maanden voor het beoogde begin van de CAS-inspectie de vragenlijst ten behoeve van de inspectieplanning (zie Aanhangsel 2) toekomen; en
- .2 informeert de erkende organisatie de reder of er wijzigingen zijn ten aanzien van de maximaal toegestane niveaus van structurele

verzwakking door corrosie die van toepassing zijn op het schip.

6.1.1.4 De reder vult de vragenlijst in en stuurt deze uiterlijk 5 maanden voor het beoogde begin van de CAS-inspectie terug aan de erkende organisatie. De reder doet een afschrift van de ingevulde vragenlijst toekomen aan de Administratie.

6.1.1.5 De reder vult het CAS-inspectieplan in en doet het uiterlijk twee maanden voor het beoogde begin van de CAS-inspectie ondertekend toekomen aan de erkende organisatie. De reder doet een afschrift van het CAS-inspectieplan toekomen aan de Administratie.

6.1.1.6 In bijzondere gevallen, bijvoorbeeld het opnieuw in de vaart brengen na een oplegperiode of onvoorziene omstandigheden zoals een langere periode uit de vaart wegens schade aan romp of machines, kan de Administratie het in 6.1.1.2 tot en met 6.1.1.5 omschreven tijdschema in individuele gevallen versoepelen.

6.1.1.7 Een dergelijke versoepeling is echter alleen mogelijk mits de erkende organisatie voldoende tijd krijgt om de CAS-inspectie uit te voeren en de Administratie om het definitieve CAS-rapport te beoordelen en de verklaring van naleving voor de in 5.1 vermelde data af te geven.

6.1.2 CAS-inspectieplan

6.1.2.1 De reder stelt het inspectieplan voor de CAS op in samenwerking met de erkende organisatie. Indien zij dit nodig acht, kan de Administratie deelnemen aan de opstelling van het inspectieplan. Voordat de CAS-inspectie aanvangt, dient ten genoegen van de erkende organisatie volledig vast te staan dat het inspectieplan voldoet aan de vereisten van 6.2.2. Met de CAS-inspectie mag alleen worden aangevangen indien overeenstemming is bereikt over het inspectieplan.

6.1.2.2 De vragenlijst ten behoeve van de inspectieplanning wordt opgesteld op basis van het model in aanhangsel 2.

6.2 Documenten voor het inspectieplan

6.2.1 Bij het opstellen van het inspectieplan dienen de volgende documenten te worden verzameld en beoordeeld teneinde vast te stellen welke tanks, zones en onderdelen van de constructie dienen te worden onderzocht:

- .1 basisinformatie over het schip en inspectiestatus;
- .2 overzichten van de hoofdconstructies van lading- en ballast-tanks (bouwtekeningen met afmetingen van verbanddelen), met inbegrip van informatie betreffende het gebruik van hoogwaardig staal;
- .3 het rapport inzake de toestand van het schip, overeenkomstig Bijlage 9 van Bijlage B bij resolutie A.744(18), zoals gewijzigd,

- en, indien van toepassing, eerdere definitieve CAS-rapporten;
- .4 rapporten inzake diktemetingen;
- .5 historisch overzicht van schadegevallen en reparaties;
- .6 relevante eerdere inspectierapporten van zowel de erkende organisatie als de reder;
- .7 overzicht van de ladingen en ballasten gedurende de afgelopen drie jaar, met inbegrip van het vervoer van verwarmde lading;
- .8 gegevens van het inertgassysteem en de tankreinigingsprocedures zoals vermeld in de vragenlijst ten behoeve van de inspectieplanning;
- .9 informatie en andere relevante gegevens betreffende vervanging of aanpassing van de lading- en ballasttanks na de bouw van het schip;
- .10 beschrijving en historisch overzicht van het coating- en corrosiebeschermingssysteem (met inbegrip van anodes en eerdere klassenotaties), indien van toepassing;
- .11 inspecties door het personeel van de reder gedurende de afgelopen drie jaar met betrekking tot:
 - .1 verslechtering van de constructie in het algemeen;
 - .2 lekkages in tankwanden en pijpleidingen;
 - .3 toestand van het coating- en corrosiebeschermingssysteem (met inbegrip van anodes), indien aanwezig;
- .12 informatie over het onderhoudsniveau tijdens de vaart, met inbegrip van:
 - .1 inspectierapporten van de Havenstaat inzake gebreken van de romp;
 - .2 punten met betrekking tot het onderhoud aan de romp die niet voldoen aan het veiligheidsbeleidssysteem, met inbegrip van de desbetreffende herstelmaatregelen; en
- .13 andere informatie die helpt verdachte plekken en kritische plekken in de constructie op te sporen.

6.2.2 Het inspectieplan dient relevante informatie te bevatten ten einde de CAS-inspectie succesvol en efficiënt te kunnen uitvoeren alsmede de vereisten ten aanzien van gedetailleerde inspecties en diktemetingen. In het inspectieplan dienen de volgende gegevens te staan:

- .1 basisinformatie over het schip en bijzonderheden;
- .2 overzichten van de hoofdconstructies van lading- en ballasttanks (bouwtekeningen met afmetingen van verbanddelen), met inbegrip van informatie betreffende het gebruik van hoogwaardig staal;
- .3 plaatsing van de tanks;
- .4 lijst van tanks met informatie over het gebruik en de omvang van coating- en corrosiebeschermingssystemen;
- .5 omstandigheden tijdens de inspectie (bijv. informatie over tankreiniging, het gasvrij maken, ventilatie, verlichting, enz.);
- .6 voorzieningen en methoden voor toegang tot structuren;

- .7 uitrusting voor inspecties;
- .8 aanduiding van tanks en zones voor gedetailleerde inspectie;
- .9 aanduiding van tanks voor tests overeenkomstig Bijlage 3 bij Bijlage B van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd;
- .10 aanduiding van zones en secties voor diktemetingen;
- .11 benoeming van de firma voor diktemetingen;
- .12 schadegevallen in verband met het desbetreffende schip; en
- .13 kritische en verdachte plekken in de constructie, indien van toepassing.

6.3 Documenten aan boord

6.3.1 De reder zorgt ervoor dat, behalve het overeengekomen inspectieplan, alle andere documenten die zijn gebruikt bij het opstellen van het inspectieplan bedoeld in 6.2.1, aan boord zijn ten tijde van de CAS-inspectie.

6.3.2 Alvorens met een onderdeel van de CAS-inspectie te beginnen, vergewist of vergewissen de aanwezige inspecteur of inspecteurs zich er steeds van of de documentatie aan boord compleet is en controleert of controleren de inhoud ervan om te waarborgen dat het inspectieplan relevant blijft.

7 VEREISTEN TEN AANZIEN VAN CAS-INSPECTIES

7.1 Algemeen

7.1.1 Voor het begin van ieder onderdeel van de CAS-inspectie komen de aanwezige inspecteur(s), de aanwezige vertegenwoordiger(s) van de reder, de medewerker van de firma voor diktemetingen (indien van toepassing) en de kapitein van het schip bijeen om vast te stellen of alle beoogde voorzieningen uit het inspectieplan zijn getroffen, zodat de inspectiewerkzaamheden op veilige en efficiënte wijze kunnen worden uitgevoerd.

7.1.2 De CAS-inspectie dient door ten minste twee gekwalificeerde fulltime-inspecteurs van de erkende organisatie te worden uitgevoerd. Tijdens de uitvoering van de diktemetingen dient een gekwalificeerde inspecteur van de erkende organisatie aan boord aanwezig te zijn ten einde het proces te bewaken.

7.1.3 De erkende organisatie wijst de inspecteur(s) en andere medewerkers aan die zich zullen bezighouden met de inspectie van elk vaartuig en daartoe dossiers bijhouden. Gekwalificeerde inspecteurs dienen aantoonbare ervaring te hebben met het uitvoeren van tussentijdse inspecties of herkeuringen in overeenstemming met het uitgebreide inspectieprogramma voor tankschepen. Daarnaast dienen alle medewerkers van de erkende organisatie die taken toegewezen hebben gekregen in verband met de keuringsregeling scheepvaart daaraan voorafgaand

een relevante opleiding en een kennismakingsprogramma te voltooien, teneinde de erkende organisatie in staat te stellen een consistente en uniforme uitvoering van de keuringsregeling scheepvaart te waarborgen. De Administratie dient van de erkende organisatie te vereisen dat zij dossiers bijhoudt van de kwalificaties en ervaring van de inspecteurs en andere medewerkers die zijn aangewezen om werkzaamheden in het kader van de keuringsregeling scheepvaart uit te voeren. De Administratie dient van de erkende organisatie te vereisen dat zij het functioneren van de medewerkers die werkzaamheden hebben verricht in verband met de keuringsregeling scheepvaart of er bij betrokken zijn geweest te meten en daartoe dossiers bij te houden.

7.1.4 Wanneer de CAS-inspectie plaatsvindt op twee inspectieposten, dient een overzicht van de onderzochte punten met een indicatie of de CAS-inspectie op die punten is afgerond ter beschikking te worden gesteld van de aanwezige inspecteurs op de volgende inspectiepost voordat de CAS-inspectie wordt voortgezet.

7.1.5 Wanneer de aanwezige inspecteurs van mening zijn dat reparatie vereist is, wordt elk te repareren punt opgenomen op een genummerd overzicht. Wanneer reparaties worden uitgevoerd, worden de bijzonderheden daarvan gerapporteerd onder specifieke verwijzing naar de desbetreffende punten op het genummerde overzicht.

7.1.6 Wanneer de aanwezige inspecteurs van mening zijn dat het aanvaardbaar is dat reparaties aan de romp worden uitgesteld tot na de eerder vastgestelde datum, mag de beslissing daaromtrent niet alleen worden overgelaten aan het oordeel van de aanwezige inspecteurs. Het hoofdkantoor van de erkende organisatie wordt in dergelijke gevallen geraadpleegd en dient specifiek toestemming te verlenen voor de aanbevolen maatregelen.

7.1.7 De CAS-inspectie is pas voltooid indien ten genoegen van de erkende organisatie aan alle aanbevelingen/klassevoorwaarden die betrekking hebben op de rompconstructie die geïnspecteerd wordt is voldaan.

7.2 Omvang van algemene en gedetailleerde inspecties

7.2.1 Algemene inspectie

Tijdens de CAS-inspectie dient een algemene inspectie van alle in 5.2 genoemde ruimten plaats te vinden.

7.2.2 Gedetailleerde inspectie

De vereisten voor gedetailleerde inspecties in het kader van de CAS-inspectie zijn vermeld in de onderstaande tabel.

Tabel 7.2.2

Vereisten voor gedetailleerde inspecties
Alle webspanten in alle ballasttanks (zie noot 1)
Alle webspanten in een zijtank voor lading (zie noot 1)
Ten minste 30% van alle webspanten, in elke overige zijtanks voor lading (zie noot 1)
Alle dwarschotten in alle lading- en ballasttanks (zie noot 2)
Ten minste 30% van de dek- en bodem dwarsverbanddelen, met inbegrip van aangrenzende structurele componenten in elke centrale ladingtank
Extra gehele dwars- of webspanten of dek- en bodemdwersverbanddelen, met inbegrip van aangrenzende structurele componenten, die nodig geacht worden door de aanwezige inspecteur

Opmerkingen:

- 1 Gehele dwars- of webspanten met inbegrip van aangrenzende structurele componenten.
- 2 Geheel dwarschot met inbegrip van balken- en verstijvingssystemen en aangrenzende componenten.

7.2.3 De aanwezige inspecteurs kunnen de gedetailleerde inspectie zo nodig uitbreiden, rekening houdend met het inspectieplan, de toestand van de te onderzoeken ruimten, de toestand van het corrosiebeschermingssysteem alsmede:

- .1 eventueel beschikbare informatie over kritieke plekken in de constructie;
- .2 tanks met verminderde afmetingen van verbanddelen in de constructie in combinatie met een door de erkende organisatie goedgekeurd corrosiebeschermingssysteem.

7.2.4 Voor zones in tanks waar de coating in goede staat blijkt, kan de erkende organisatie de omvang van de gedetailleerde inspecties overeenkomstig 7.2.2 nader overwegen. In alle gevallen dienen echter voldoende gedetailleerde inspecties te worden uitgevoerd teneinde de feitelijke gemiddelde toestand van de constructie en de ernstigste aangetroffen verzwakking van de constructie vast te stellen.

7.3 Omvang van de diktemetingen

7.3.1 De diktemetingen worden geregistreerd met behulp van de tabellen vervat in Aanhangel 2 van Bijlage 10 van Bijlage B van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd. Aanbevolen wordt deze rapporten te bewaren in een elektronisch medium.

7.3.2 De diktemetingen worden voorafgaand aan of zoveel mogelijk tegelijkertijd met de gedetailleerde inspectie uitgevoerd.

7.3.3 De minimumvereisten voor diktemetingen voor de CAS-inspecties zijn vervat in de onderstaande tabel:

Tabel 7.3.3

Vereisten voor diktemetingen
1. Binnen het ladinggedeelte:
.1 elke dekplaat .2 drie componenten overdwars .3 elke bodemplaat
2. Metingen van structurele componenten die vallen onder de gedetailleerde inspectie volgens 7.2.2, voor de algemene beoordeling en registratie van het corrosiepatroon
3. Verdachte plekken
4. Geselecteerde wind- en watergangen buiten het ladinggedeelte
5. Alle wind- en watergangen binnen het ladinggedeelte
6. Interne constructie in de voor- en achterpiektanks
7. Alle blootgestelde hoofddekbeplating buiten de ladingzone en alle blootgestelde dekplaten van de eerste laag van de opbouw

7.3.4 Waar aanzienlijke corrosie wordt aangetroffen, neemt de omvang van de diktemetingen toe in overeenstemming met Bijlage 4 van Bijlage B van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd.

7.3.5 Daarnaast kunnen de diktemetingen worden uitgebreid indien de aanwezige inspecteurs dit nodig achten.

7.3.6 Voor zones in tanks waar de coating in goede staat blijkt, kan de erkende organisatie de omvang van de gedetailleerde inspecties overeenkomstig 7.3.3 nader overwegen. In alle gevallen dienen echter voldoende diktemetingen plaats te vinden teneinde de feitelijke gemiddelde toestand en de ernstigste aangetroffen verzwakking van de constructie vast te stellen.

7.3.7 De uit te voeren diktemetingen dienen te volstaan voor de reserve sterkteberekeningen in overeenstemming met Bijlage 12 van Bijlage B van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd.

7.3.8 Die overdwarse componenten dienen te worden gekozen waar de grootste verzwakkingen worden verwacht of naar voren komen uit de

diktemetingen van de dekbeplating. Ten minste een overdwarse component dient een ballasttank te bevatten binnen midscheeps 0,5L.

8 CRITERIA VOOR GOEDKEURING

De goedkeuringscriteria voor de keuringsregeling scheepvaart zijn die vervat in resolutie A.744(18), zoals gewijzigd.

9 CAS-INSPECTIERAPPORTEN

9.1 Van de CAS-inspectie dient een inspectierapport te worden opgesteld. In het rapport dienen de datum en lokatie (plaats) te worden vermeld en, indien relevant, of de CAS-inspectie heeft plaatsgevonden in een droogdok, te water of op zee. Indien de CAS-inspectie op verschillende inspectieposten heeft plaatsgevonden, dient voor elk deel van de inspectie een afzonderlijk rapport te worden opgesteld.

9.2 Inspectierapporten met betrekking tot de CAS-inspectie, met inbegrip van de getroffen maatregelen, dienen een controleerbaar dossier te vormen dat desgevraagd ter beschikking wordt gesteld van de Administratie.

9.3 Voorts dient in elk CAS-inspectierapport het volgende te worden opgenomen:

- .1 Omvang van de inspectie:
 - .1 aanduiding van de ruimten waar een algemene inspectie heeft plaatsgevonden;
 - .2 aanduiding van de locatie in elke ruimte waar een gedetailleerde inspectie is uitgevoerd, tezamen met de gebruikte middelen voor toegang; en
 - .3 aanduiding van de ruimten en locaties in elke ruimte waar diktemetingen zijn uitgevoerd; en
- .2 Uitkomsten van de inspectie:
 - .1 omvang en toestand van de coating in elke ruimte. Aanduiding van ruimten uitgerust met anodes en de algemene toestand van de anodes;
 - .2 rapport over de structurele toestand van elke ruimte, indien van toepassing met inbegrip van informatie over het volgende:
 - .1 corrosie (locatie en soort corrosie, bijvoorbeeld lijn- of puntvormig);
 - .2 barsten en scheuren (locatie, beschrijving en omvang);
 - .3 vervorming, knikken (locatie, beschrijving en omvang);
 - .4 deuken (locatie, beschrijving en omvang); en
 - .5 plekken met aanzienlijke corrosie; en
- .3 Getroffen maatregelen naar aanleiding van de bevindingen:
 - .1 gegevens van verrichte reparaties aan structurele componenten in aangegeven ruimten, met inbegrip van de wijze en

omvang van de reparatie; en
.2 lijst van punten die in de gaten gehouden moeten worden voor het plannen van inspecties in de toekomst, met inbegrip van diktemetingen.

9.4 Indien er geen defecten worden aangetroffen, dient dit per ruimte te worden vermeld in het rapport.

9.5 Het beschrijvende verslag dient te worden aangevuld met foto's waarop de algemene toestand van iedere ruimte te zien is, met inbegrip van representatieve foto's of schetsen van elk van de boven genoemde punten.

9.6 Het rapport van de diktemetingen dient te worden geverifieerd en bevestigd door de aanwezige inspecteur.

9.7 De aanwezige inspecteurs dienen het CAS-inspectierapport te ondertekenen.

10 DEFINITIEF CAS-RAPPORT VOOR DE ADMINISTRATIE

10.1 Toetsing van de CAS-inspectie door de erkende organisatie

10.1.1 Het hoofdkantoor van de erkende organisatie toetst de CAS-inspectierapporten, de documenten, foto's en andere dossiers die verband houden met de CAS, zoals omschreven in punt 9, teneinde vast te stellen en te bevestigen dat aan alle vereisten van de keuringsregeling scheepvaart is voldaan.

10.1.2 De medewerkers van de erkende organisatie die de toetsing verrichten mogen op geen enkele wijze betrokken zijn geweest bij de CAS-inspectie die dient te worden getoetst.

10.2 Definitief CAS-rapport voor de Administratie

10.2.1 Zoals omschreven in 10.1.1 stelt de erkende organisatie na afronding van de CAS-inspectie en de toetsing van de inspectierapporten door het hoofdkantoor van de erkende organisatie een definitief CAS-rapport op voor de Administratie.

10.2.2 Het definitieve CAS-rapport wordt onverwijld en in geen geval later dan 2 maanden voor de datum waarop voor het schip een verklaring van naleving dient te worden afgegeven ingediend.

10.2.3 In het definitieve CAS-rapport dienen ten minste te worden vermeld:

- .1 de volgende algemene gegevens:
 - Naam van het schip:
 - IMO-nummer
 - Vlaggestaat

- Thuishaven
- Bruto-tonnage
- Draagvermogen (in metrieke tonnen)
- Diepgang op de zomerlastlijn
- Datum van oplevering
- Scheepscategorie
- Datum waarop moet zijn voldaan aan voorschrift 13F
- Reder
- Referentienummer rapport
- .2 een samenvatting van waar, wanneer, hoe en door wie de CAS-inspectie is uitgevoerd;
- .3 vermelding van alle inspectiedocumenten, met inbegrip van het inspectieplan;
- .4 verklaring ten aanzien van de toegepaste corrosiebeschermingssystemen in de ruimten;
- .5 vermelding van alle diktemetingsrapporten;
- .6 samenvatting van de uitkomsten van de algemene inspecties;
- .7 samenvatting van de uitkomsten van de gedetailleerde inspecties;
- .8 overzicht van de reparaties verricht aan de romp;
- .9 aanduiding van alle plekken met aanzienlijke corrosie, met locatie, omvang en toestand;
- .10 een overzicht van de uitkomsten van de beoordeling van de diktemetingen, met inbegrip van vermelding van de zones en secties waar de diktemetingen zijn verricht;
- .11 beoordeling van de structurele sterkte van het vaartuig en de mate waarin wordt voldaan aan de goedkeuringscriteria vermeld in punt 8;
- .12 een verklaring of aan alle toepasselijke vereisten van de keuringsregeling scheepvaart is voldaan;
- .13 een aanbeveling aan de Administratie of toestemming kan worden gegeven om het schip in de vaart te houden tot de in Voorschrift 13G voorziene datum waarop moet zijn voldaan aan de vereisten van Voorschrift 13F of voor de periode waarin de CAS geldig is, indien dit eerder is; en
- .14 conclusies.

11 VERIFICATIE VAN DE CAS DOOR DE ADMINISTRATIE

11.1 Behalve de instructies die de Administratie kan hebben gegeven aan de erkende organisatie die namens haar bevoegd is tot het uitvoeren van de inspecties uit hoofde van het uitgebreide inspectieprogramma, dient de Administratie ook instructies uit te vaardigen aan de erkende organisatie en aan de reders die olietankschepen van de eerste en de tweede categorie onder haar vlag exploiteren, zodat de Administratie in staat is het functioneren van de keuringsregeling scheepvaart te volgen en de naleving ervan te verifiëren.

11.2 De Administratie dient, ten behoeve van een uniforme en consistente uitvoering van de keuringsregeling scheepvaart ten minste procedures vast te stellen aan de hand waarvan zij

- .1 uitvoering geeft aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart;
- .2 de CAS-werkzaamheden volgt die de erkende organisatie namens haar verricht;
- .3 het definitieve CAS-rapport toetst;
- .4 gevallen van schepen toetst die zijn voorgedragen voor een herkeuring uit hoofde van de keuringsregeling scheepvaart; en
- .5 de verklaring van naleving afgeeft.

11.3 De Administratie toetst het definitieve CAS-rapport alvorens de verklaring van naleving af te geven, legt de bevindingen en conclusies van de toetsing vast alsmede haar besluit of zij het definitieve CAS-rapport aanvaardt of afwijst en stelt een verslag van de toetsing op.

11.4 De Administratie ziet er op toe dat personen die zijn belast met de uitvoering van de keuringsregeling scheepvaart of de toetsing van het definitieve CAS-rapport:

- .1 naar het oordeel van de Administratie voldoende gekwalificeerd en ervaren zijn;
- .2 onder direct toezicht van de Administratie vallen; en
- .3 op geen enkele wijze betrokken zijn bij de erkende organisatie die de te toetsen CAS-inspectie heeft verricht.

12 HERKEURING VAN SCHEPEN DIE NIET VOLDOEN AAN DE VEREISTEN VAN DE KEURINGSREGELING SCHEEPVAART

12.1 Een schip dat naar het oordeel van de Administratie niet voldoet aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart, kan worden voorgedragen voor een herkeuring uit hoofde van de keuringsregeling scheepvaart. In dergelijke gevallen worden de redenen op grond waarvan de Administratie de afgifte van een verklaring van naleving voor het schip heeft geweigerd, aangepakt en daarna worden de herstelmaatregelen getoetst teneinde vast te stellen of aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart is voldaan.

12.2 Deze herkeuringen worden als regel uitgevoerd door de erkende organisatie en door de Administratie die de vorige CAS-inspectie heeft uitgevoerd.

12.3 Indien een schip waarvoor geen verklaring van naleving is afgegeven onder een andere vlag gaat varen, verzoekt de nieuwe Administratie, in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 8(3) de vorige Administratie haar afschriften te doen toekomen van de CAS-documenten met betrekking tot dat schip teneinde vast te stellen of de

aanleiding voor de vorige Administratie om de afgifte van een verklaring van naleving te weigeren voor het schip verholpen is en of de keuringsregeling scheepvaart op consistente en uniforme wijze is uitgevoerd.

12.4 In de regel worden CAS-herkeuringen zo spoedig mogelijk verricht en in elk geval, met inachtneming van het bepaalde in punt 5.3, uiterlijk zes maanden na de datum waarop de Administratie heeft besloten een verklaring van naleving voor het schip te weigeren.

13 VERKLARING VAN NALEVING

13.1 In overeenstemming met haar procedures geeft de Administratie voor elk schip waarvoor de keuring ten genoegen van de Administratie is afgerond een verklaring van naleving af.

13.2 De verklaring van naleving wordt opgesteld in de officiële taal van de Administratie die haar afgeeft in een vorm die overeenkomt met het model vervat in Aanhangsel I. Indien de gebruikte taal Engels, Frans noch Spaans is, dient de tekst een vertaling in een van deze talen te omvatten.

13.3 Het origineel van de verklaring van naleving blijft aan boord van het schip als bijlage bij het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie.

13.4 Daarnaast dient een afschrift van het definitieve CAS-rapport, getoetst door de Administratie voor de afgifte van de verklaring van naleving en een afschrift van het toetsingsverslag, als omschreven in punt 11.3, aan boord te blijven bij de verklaring van naleving.

13.5 De Administratie doet een gewaarmerkt afschrift van de verklaring van naleving en een afschrift van het toetsingsverslag, zoals omschreven in punt 11.3, toekomen aan de erkende organisatie, die het tezamen met het definitieve CAS-rapport bewaart.

13.6 Na afronding van de CAS-inspectie is de verklaring van naleving geldig tot:

- .1 de eerste datum waarop het schip:
 - .1 een tussentijdse inspectie in overeenstemming met Voorschrift 4(1)(c); of
 - .2 een herkeuring in overeenstemming met Voorschrift 4(1)(b) heeft moeten ondergaan;
- of
- .2 de datum waarop het vaartuig, in overeenstemming met Voorschrift 13G moet voldoen aan de vereisten van Voorschrift 13F.

13.7 Indien de verklaring van naleving afloopt voor de datum waarop het schip, in overeenstemming met Voorschrift 13G, moet voldoen aan de vereisten van Voorschrift 13F, dient het, teneinde in de vaart te blijven na afloop van de verklaring van naleving, opnieuw een CAS-inspectie te ondergaan in overeenstemming met de vereisten van de delen 5 tot en met 10.

13.8 De Administratie kan een verlopen verklaring van naleving als volledig van kracht beschouwen en verklaren indien:

- .1 het schip wordt overgedragen aan een andere erkende organisatie dan de organisatie die het definitieve CAS-rapport heeft ingediend dat is getoetst en aanvaard voor de afgifte van de verklaring van naleving; of
- .2 het schip geëxploiteerd wordt door een andere reder dan de reder die het exploiteerde ten tijde van de afronding van de CAS-inspectie;

mits de geldigheidsduur en de voorwaarden voor de afgifte van de desbetreffende verklaring van naleving gelijk blijven aan die aanvaard door de Administratie ten tijde van de afgifte van de verklaring van naleving.

13.9 Indien een schip met een geldige verklaring van naleving onder de vlag van een andere Partij gaat varen, kan de nieuwe Administratie op grond van de door de vorige Administratie afgegeven verklaring van naleving voor dat schip een nieuwe verklaring van naleving afgeven, mits de nieuwe Administratie:

- .1 de vorige Administratie, in overeenstemming met Voorschrift 8(3), verzoekt om afschriften van alle CAS-documenten met betrekking tot dat schip die de vorige Administratie heeft gebruikt voor de afgifte of verlenging en handhaving van de geldigheid van de verklaring van naleving die voor het schip zijn afgegeven ten tijde van de overdracht en deze ontvangt;
- .2 vaststelt dat de erkende organisatie die het definitieve CAS-rapport heeft ingediend bij de vorige Administratie, een erkende organisatie is die bevoegd is om namens haar op te treden;
- .3 de documenten bedoeld in het eerste lid toetst en ervan overtuigd is dat aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart wordt voldaan; en
- .4 de periode en de voorwaarden voor de geldigheid van de afgegeven verklaring van naleving beperkt tot de periode en voorwaarden vastgesteld door de vorige Administratie.

13.10 De Administratie:

- .1 schorst of trekt de verklaring van naleving van een schip in indien het niet meer voldoet aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart; en
- .2 trekt de verklaring van naleving van een schip in, indien het niet langer gerechtigd is onder haar vlag te varen.

14 OVERDRACHT VAN INFORMATIE AAN DE ORGANISATIE

14.1 De Administratie stelt de Organisatie in kennis van:

- .1 de bijzonderheden van de afgegeven verklaringen van naleving;
- .2 de bijzonderheden omtrent de schorsing of intrekking van de afgegeven verklaringen van naleving; en
- .3 de gegevens van de schepen waarvoor zij een verklaring van naleving heeft geweigerd en de redenen daarvoor.

14.2 De Organisatie doet de bovengenoemde informatie toekomen aan alle Partijen bij MARPOL 73/78 en houdt een elektronische database bij met de bovengenoemde informatie die alleen toegankelijk is voor de Partijen bij MARPOL 73/78.

Aanhangsel 1

Model van verklaring van naleving

Verklaring van naleving

Afgegeven uit hoofde van de bepalingen van de keuringsregeling scheepvaart (CAS), aangenomen door de Organisatie bij resolutie MEPC ... (46) onder de bevoegdheid van de Regering van:

.....

(volledige officiële aanduiding van het land)

Gegevens van het schip

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of -letters

Haven van registratie

Bruto-tonnage

Draagvermogen van het schip (in metrieke tonnen)

IMO-nummer

Categorie van tankschip

HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

- 1 dat het schip is geïnspecteerd in overeenstemming met de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart (resolutie MEPC ... (46));

2 dat bij de inspectie is gebleken dat de toestand van de constructie van het schip in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart.

Deze verklaring van naleving is geldig tot

Afgegeven te

(Plaats van afgifte)

.....

(Datum van afgifte) *(handtekening van bevoegde ambtenaar die de verklaring afgeeft)*

(zegel of stempel van de instantie, naar gelang wat van toepassing is)

Aanhangsel 2

Vragenlijst ten behoeve van inspectieplanning

De volgende informatie stelt de reder in staat in samenwerking met de erkende organisatie een inspectieplan te ontwikkelen dat voldoet aan de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart.

Het is van essentieel belang dat de reder bij het invullen van deze vragenlijst actuele informatie verschaft.

Na invulling dient deze vragenlijst alle krachtens de keuringsregeling scheepvaart vereiste informatie en materiaal te verschaffen.

Bijzonderheden

Naam van het schip:
 IMO-nummer
 Vlaggestaat
 Thuishaven
 Bruto-tonnage
 Draagvermogen (in metrieke tonnen)
 Diepgang op de zomerlastlijn
 Datum van oplevering
 Scheepscategorie
 Datum waarop moet zijn voldaan aan Voorschrift 13F
 Reder
 Referentienummer rapport

Informatie betreffende toegang voor gedetailleerde inspecties en diktemetingen

De reder wordt verzocht in de onderstaande tabel aan te geven op welke wijze toegang wordt verschaft tot de structuren waar gedetailleerde inspecties en diktemetingen dienen plaats te vinden.

Een gedetailleerde inspectie is een onderzoek waarbij de details van de onderdelen van de constructie van dichtbij aan een visuele inspectie door de aanwezige inspecteur kunnen worden onderworpen, dat wil zeggen bij voorkeur binnen handbereik zijn.

	Ruimte	Tijdelijke steigers	Vlotten	Ladders	Directe toegang	Andere middelen (svp aangeven)
	Voorpiek					
In de lengterichting	Benedendecks					
	Zijwand					
	Benedendecks					
	Zijwand					
	Bodemdwarsverbanddelen					
In de breedte	Benedendecks					
	Bodemverbanddelen					
	Centrale tanks					

Procedures voor tankreiniging

Vermeld hoe vaak de tanks worden gereinigd, met name tanks zonder coating

Gebruikt reinigingsmiddel: Ruwe olie Ja/nee

Inspecties door de reder

Aan de hand van een tabel zoals die hieronder (deze geldt als voorbeeld) dient de reder gegevens te verschaffen over de bevindingen bij zijn inspecties gedurende de afgelopen drie jaar – in overeenstemming met de vereisten van resolutie A.744(18), zoals gewijzigd, en die van de keuringsregeling scheepvaart – inzake alle LADING- en BALLAST-tanks en LEGE ruimtes binnen het laadgedeelte.

Ruimten (vermeld ook de spannummers en aanduiding bakboord of stuurboord)	Corrosie- bescher- ming (1)	Omvang Coating (2)	Toestand Coating (3)	Ver- slechte- ring van con- structie (4)	Histo- risch over- zicht van schades, repara- ties, lekkages, etc. (5)
Centrale ladingtanks					
Zijtanks voor lading					
Slop					

Ruimten (vermeld ook de spantnummers en aanduiding bakboord of stuurboord)	Corrosie- bescher- ming (1)	Omvang Coating (2)	Toestand Coating (3)	Ver- slech- ting van con- structie (4)	Histo- risch over- zicht van schades, repara- ties, lekkages, etc. (5)
Ballasttanks					
Achterpiek					
Voorpiek					
Overige ruimten					

* Aangeven welke tanks worden gebruikt voor olie of ballast

1) HC = harde coating, SC = zachte coating, A= anodes, NP = geen bescher-
ming

2) U = bovenste deel, M = middelste deel, L = onderste deel; C = compleet

3) G = goed, F = redelijk, P = slecht, RC = nieuwe coating aangebracht

4) N = geen bevindingen vastgelegd

Y = bevindingen vastgelegd, svp beschrijving ervan bij de vragenlijst voe-
gen.

5) D R = schade en reparatie

L = lekkages

CV = verandering

CPS = corrosiebeschermingssysteem

(rapporten bijvoegen)

Reder: Naam/handtekening: Datum:

Inspectierapporten van de havenstaat

Vermeld de inspectierapporten van de havenstaat, waarin gebreken aan de romp en relevante informatie daarover zijn vermeld.

Veiligheidsbeleidssysteem

Vermeld punten waarop niet voldaan is aan de vereisten inzake het onderhoud van de romp, met inbegrip van de desbetreffende corrigerende maatregelen

Naam van de firma voor diktemetingen:

Uitgegeven de *vierde* augustus 2003

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. G. DE HOOP SCHEFFER

	INHOUD	blz.
A.	TITEL	1
B.	TEKST	1
C.	VERTALING	1
D.	PARLEMENT	1
E.	BEKRACHTIGING	1
F.	TOETREDING	2
G.	INWERKINGTREDING	2
J.	GEGEVENS	2
	Verwijzingen	2
	Wijzigingen	2
	MEPC.78(43) aangenomen op 1 juli 1999	2
	MEPC.84(44) aangenomen op 13 maart 2000	22
	MEPC.89(45) aangenomen op 5 oktober 2000	25
	MEPC.95(46) aangenomen op 27 april 2001	34
	MEPC.94(46) aangenomen op 27 april 2001	45