

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1972 Nr. 103

A. TITEL

*Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, met Bijlagen;
Londen, 12 mei 1954*

B. TEKST

De tekst van Verdrag en Bijlagen is geplaatst in *Trb.* 1955, 56. Voor de tekst van de op 11 april 1962 tot stand gekomen wijzigingen van Verdrag en Bijlage A zie rubriek J van *Trb.* 1962, 124. Voor de tekst van de op 21 oktober 1969 tot stand gekomen wijzigingen van Verdrag en Bijlagen zie rubriek J van *Trb.* 1970, 107. Verdrag en Bijlagen zijn voorts nogmaals gewijzigd bij resoluties van 12 en 15 oktober 1971; zie hiervoor rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1955, 56, de rubrieken J van *Trb.* 1963, 108 en *Trb.* 1970, 107 en rubriek J hieronder.

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1958, 135.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1958, 135, *Trb.* 1962, 124, *Trb.* 1967, 61 en *Trb.* 1970, 107.

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat overeenkomstig artikel XIV, tweede lid (ii), juncto derde lid, een akte van aanvaarding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Nieuw-Zeeland 1 juni 1971

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1962, 124, *Trb.* 1963, 108, *Trb.* 1967, 61 en *Trb.* 1970, 107.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende Staten overeenkomstig artikel XIV, tweede lid (iii), juncto derde lid, een akte van aanvaarding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Saoedi-Arabië ¹⁾	30 december 1971
Libië	18 februari 1972
Senegal	27 maart 1972

1) Onder het volgende voorbehoud:

„The Saudi Arabian Government accepts the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil dated 12th May, 1954, with the reservation of Article No. 13 of the Convention which will not bind the Saudi Arabian Government until the latter finally notify their acceptance. In this case the Article will come into force two months after the aforesaid notification.”

G. INWERKINGTREDINGH. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1958, 135 en *Trb.* 1962, 124.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1955, 56, *Trb.* 1958, 135, *Trb.* 1962, 124, *Trb.* 1963, 108, *Trb.* 1967, 61 en *Trb.* 1970, 107.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Statuut van het Internationale Gerechtshof zie ook *Trb.* 1971, 55.

Van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1970, 196; zie ook *Trb.* 1971, 77.

Van het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1970, 197; zie ook *Trb.* 1971, 78.

Voor het op 29 april 1958 te Genève tot stand gekomen Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone zie ook *Trb.* 1971, 221.

Behalve de Regeringen van de in rubriek J van *Trb.* 1963, 108 en *Trb.* 1967, 61 genoemde Staten heeft nog, in overeenstemming met artikel XVI, derde lid, letter *b*, van het Verdrag de Regering van de volgende Staat de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie in kennis gesteld van haar aanvaarding van de wijzigingen van Verdrag en Bijlage A van 11 april 1962:

Italië ¹⁾ 28 juli 1971

¹⁾ Onder het volgende voorbehoud:

„The Italian Government accept the amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (12th May 1954), adopted on the 11th April 1962, with the reservation that the amendments considered by paragraph No. 4 of Art. XVI will not bind the Italian Government until the latter will formally notify their acceptance; in this case the amendments will come into force for Italy two months after the aforesaid notification”.

In overeenstemming met artikel XVI, derde lid, letter *b*, van het Verdrag hebben de volgende Staten de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie in kennis gesteld van de aanvaarding van de op 21 oktober 1969 te Brussel tot stand gekomen wijzigingen in het Verdrag en de Bijlagen:

IJsland	5 maart 1970
Madagascar	22 januari 1971
Denemarken	22 maart 1971
Japan	6 april 1971
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland	10 mei 1971
Noorwegen	29 juni 1971
de Sowjet-Unie	2 november 1971
Saoedi-Arabië	30 december 1971
Frankrijk	4 februari 1972
Canada	20 juni 1972

De op 21 oktober 1969 te Brussel tot stand gekomen wijzigingen zijn nog niet in werking getreden.

In overeenstemming met artikel 60, tweede lid, van de Grondwet zijn de op 21 oktober 1969 te Brussel tot stand gekomen wijzigingen van Verdrag en Bijlagen medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brieven van 21 september 1970 (Bijl. *Hand.* II 1970/71 – 10 919, nr. 1).

In overeenstemming met artikel XVI, tweede lid, letter *a*, van het Verdrag heeft de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie op 12 en 15 oktober 1971 te Londen resoluties aangenomen tot wijziging van Verdrag en Bijlagen. De Engelse tekst van die resoluties luidt als volgt:

Amendments to the International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil, 1954 (as amended in 1969), concerning the protection of the Great Barrier Reef

Resolution A.232 (VII)

adopted on 12 October 1971

The Assembly,

Noting Article 16 (i) of the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, concerning the functions of the Assembly,

Recognizing the Great Barrier Reef, which consists of a continuous chain of cays and live coral reefs extending for a distance of some 1250 miles from latitude 9° South to latitude 24° South and up to 145 nautical miles from the Australian coast, as an area of unique scientific importance and of extraordinary international significance, particularly in the field of tourism,

Noting the deep concern expressed by the Government of Australia that the Great Barrier Reef should be maintained and preserved in its natural state free from pollution in any form particularly that caused by discharges from ships of oil or oily mixtures even in limited quantities,

Recalling the definition of the term "from the nearest land" as set out in Annex A (1) of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, and restated in the amended text of Article I of the Convention as adopted by the Assembly in Resolution A.175 (VI) on 21 October 1969,

Noting further that Article XVI of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, provides for procedures for amendment involving participation by the Organization,

Having considered the particular amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1969 by Resolution A.175 (VI), forming the subject of a recommendation by the Maritime Safety Committee at its twenty-third session in accordance with Article XVI of that Con-

vention with a view to protecting the area known as the Great Barrier Reef from the effects of pollution by oil,

Adopts the following amendments to the Articles of the Convention (as amended in 1969), the texts of which are at Annex to this Resolution:

- (a) the replacement of the definition of "nearest land" in Article I by a new definition;
- (b) the replacement of sub-paragraph (iv) of paragraph (a) of Article III by a new sub-paragraph,

Requests the Secretary-General of the Organization, in conformity with Article XVI (2) (a), to communicate certified copies of this Resolution to all Contracting Governments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, together with copies to all Members of the Organization,

Invites all governments concerned to accept the Amendment at the earliest possible date after formal entry into force of the Amendments to the Convention adopted on 21 October 1969 by Resolution A.175 (VI),

Invites further governments which have implemented, on a national basis, the Amendments to the Convention adopted by the Assembly on 21 October 1969 to give effect also to the attached provisions for the protection of the Great Barrier Reef.

ANNEX

**Amendments to the International Convention for the Prevention of
Pollution of the Sea by Oil, 1954**

(as amended in 1969)

Article I

The existing text of the definition of "Nearest land" in Article I 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 the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958, except that, for the purposes of this Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11° South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East –

thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East
thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East
thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East
thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East
thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East
thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East
thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Article III

The existing text of sub-paragraph (iv) of paragraph (a) of Article III is replaced by the following:

- (iv) the discharge is made as far as practicable from the nearest land.
-

**Amendments to the International Convention for the Prevention of
Pollution of the Sea by Oil, 1954 concerning tank arrangements and
limitation of tank size**

Resolution A.246 (VII)

adopted on 15 October 1971

The Assembly,

Noting Article 16(i) of the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization concerning the functions of the Assembly,

Being conscious of the responsibility of the Organization for taking effective measures for the prevention and control of pollution of the marine environment which may arise from maritime activities,

Realizing that notwithstanding the adoption by the Organization of various measures for preventing collisions and strandings of ships, it is not possible to eliminate entirely accidents which may lead to release of oil, but desiring to minimize ensuing damage to the environment,

Recognizing that construction of oil tankers of large size without accompanying control of size or internal arrangement of cargo tanks leads to the possibility, in the event of a single accident, of serious environmental pollution,

Having examined the Recommendations relating to tank arrangements and to the limitation of tank size prepared by the Maritime Safety Committee at its twenty-third session,

Considering that the universal implementation of such requirements can best be achieved by amending the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954,

Noting that Article XVI of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 provides for procedures of amendment involving participation by the Organization,

Adopts the following amendments to the Articles and Annexes to that Convention, the texts of which are attached to this Resolution:

- (a) the addition of a new Article VI bis, and
- (b) the addition of a new Annex C,

Requests the Secretary-General of the Organization, in conformity with sub-paragraph (2)(a) of Article XVI to communicate for consideration and acceptance, certified copies of this Resolution and its Annexes, to all Contracting Governments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, together with copies to all Members of the Organization,

Invites all governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date, and

Determines in accordance with paragraph (5) of Article XVI that these amendments are of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (4) of Article XVI and which does not accept the amendments within a period of 12 months after the amendments come into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a Party to the present Convention.

ANNEX I

Add new Article VI bis as follows:

Article VI bis

(1) Every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed on or after the date of coming into force of this Article shall be constructed in accordance with the provisions of Annex C. In addition, every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract the keel of which is laid or which is at a similar state of construction, before the date of coming into force of this Article shall be required, within two years after that date, to comply with the provisions of Annex C, where such a tanker falls into either of the following categories:

- (a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or
- (b) a tanker to which both the following conditions apply:
 - (i) delivery is not later than 1 January 1977; and
 - (ii) the building contract is placed after 1 January 1972, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction, after 30 June 1972.

(2) A tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C and so constructed shall carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Contracting Government attesting such compliance. A tanker which under paragraph (1) of this Article is not required to be constructed in accordance with Annex C shall carry on board a certificate to that effect issued or authorized by the responsible Contracting Government, or if the tanker does comply with Annex C although not required to do so, it may carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Contracting Government attesting such compliance. A Contracting Government shall not permit such tankers under its flag to trade unless the appropriate certificate has been issued.

(3) Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

(4) If a Contracting Government has clear grounds for believing that a tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C entering ports in its territory or using off-shore terminals under its control does not in fact comply with Annex C, such

Contracting Government may request consultation with the Government with which the tanker is registered. If, after such consultation or otherwise, the Contracting Government is satisfied that the tanker does not comply with Annex C, such Contracting Government may for this reason deny such a tanker access to ports in its territorial waters or to off-shore terminals under its control until such time as the Contracting Government is satisfied that the tanker does comply.

ANNEX II

Add new Annex C as follows:

Annex C

**Requirements relating to tank arrangements
and to the limitation of tank size**

1. *Assumed Extent of Damage*

In the following paragraphs three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped due to both collision and stranding are assumed. In the case of stranding, two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the ship. These values represent the maximum assumed damage in such accidents and are to be used to determine by trial at all conceivable locations the worst combination of compartments which would be breached by such an accident.

1.1 *Collision*

Longitudinal extent (l_c)	$\frac{1}{3} L$ [‡] or 14.5 metres whichever is less
Transverse extent (t_c) inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the load line	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres whichever is less
Vertical extent (v_c)	from the base line upwards without limit

1.2 *Stranding*

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
Longitudinal extent (l_s)	$\frac{L}{10}$	5 metres
Transverse extent (t_s)	$\frac{B}{6}$ or 10.0 metres, whichever is less	5 metres
Vertical extent (v_s) from the base line	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, for any part of the ship	

where: L, B in metres and perpendicular are as defined in Regulation 3 of the International Convention on Load Lines, 1966.

2. Hypothetical Oil Outflow from Tanks Assumed to be Breached as a Result of the Accident

The hypothetical oil outflow in the case of collision (O_c) and stranding (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by each assumed location of damage as defined in Section 1.

2.1 Collision

$$O_c = \Sigma W_1 + \Sigma K_1 C_1 \quad (1)$$

2.2 Stranding

$$O_s = \frac{1}{2} (\Sigma Z_1 W_1 + \Sigma Z_1 C_1) \quad (2)$$

where: W_1 = volume of a wing tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1; W_1 for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

C_1 = volume of a centre tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1; C_1 for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

$K_1 = 1 - \frac{b_1}{t_e}$; when b_1 is equal to or greater than t_e , K_1 shall be taken equal to zero,

$Z_1 = 1 - \frac{h_1}{v_s}$; when h_1 is equal to or greater than v_s , Z_1 shall be taken equal to zero,

b_1 = width of wing tank in metres under consideration,

h_1 = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted, h_1 shall be taken equal to zero,

wing tank = any tank adjacent to the side shell plating,

centre tank = any tank inboard a longitudinal bulkhead.

2.3 Special requirements

2.3.1 If a void space or clean water ballast tank of a length less than l_c as defined in 1.1 is located between wing oil tanks, O_c in formula (1) may be calculated on the basis of volume W_1 being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_1 as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_1 = 1 - \frac{l_1}{l_c}$$

where: l_1 = length in metres of void space or clean ballast tank under consideration.

2.3.2 (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the stranding damage shall be included in formula (2) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

2.3.2 (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_1 provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_1 shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage of the piping during stranding. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible.

2.3.3 In the case where stranding damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_1 W_1 + \sum Z_1 C_1) \quad (3)$$

2.3.4 An Administration may credit as reducing oil outflow in case of stranding, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation, oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (3). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the stranding damage v_s .

The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other governments.

3. *Limitations of Size of Cargo Oil Tanks*

3.1 *Limitation of hypothetical oil outflow*

The hypothetical oil outflow O_e or O_s calculated in accordance with the formulae in Section 2 shall not exceed 30,000 cubic metres or $400 \rho/DW$, whichever is the greater but subject to a maximum of 40,000 cubic metres where: DW = deadweight of the ship in metric tons.

3.2 *Limitation of volume of single tank*

The volume of a wing tank shall not exceed seventy-five per cent of the limits of hypothetical oil outflow referred to in 3.1. The volume of a centre tank shall not exceed 50,000 cubic metres.

3.3 *Limitation of tank length*

The length of each tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided:
0.1 L
 - (b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:
0.15 L
 - (c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:
 - (i) for wing tanks:
0.2 L
 - (ii) for centre tanks:
 - (1) if $\frac{b_1}{B}$ is equal to or greater than $1/5$:
0.2 L
 - (2) if $\frac{b_1}{B}$ is less than $1/5$:
 - where no centreline longitudinal bulkhead is provided:
 $(0.5 \frac{b_1}{B} + 0.1) L$
 - where a centreline longitudinal bulkhead is provided:
 $(0.25 \frac{b_1}{B} + 0.15) L$
-

De vertaling in het Nederlands van de resoluties luidt als volgt:

**Wijzigingen op het Internationaal Verdrag ter voorkoming van
verontreiniging van de zee door olie, 1954
(zoals gewijzigd in 1969), betreffende
de bescherming van het Great Barrier Reef**

Resolutie A. 232 (VII)

aangenomen op 12 oktober 1971

De Algemene Vergadering,

Gelet op artikel 16(i) van het Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie met betrekking tot de functies van de Algemene Vergadering,

Zich ervan bewust dat het Great Barrier Reef, dat wordt gevormd door een ononderbroken keten van koraaleilandjes en levende koraalriffen, zich uitstrekkend over een afstand van ongeveer 1250 mijl van 9° zuiderbreedte tot 24° zuiderbreedte en tot 145 zeemijlen van de Australische kust, een gebied van uniek wetenschappelijk belang en van buitengewone internationale betekenis is, vooral voor het toerisme,

Gelet op het ernstige verlangen tot uiting gebracht door de Regering van Australië dat het Great Barrier Reef zal worden behouden en in zijn natuurlijke staat bewaard, vrij van verontreiniging in enigerlei vorm, vooral van die veroorzaakt door het uitpompen uit schepen van olie of oliehoudende mengsels, zelfs in beperkte hoeveelheden,

Indachtig de begripsomschrijving van de uitdrukking „van het dichtstbij gelegen land” zoals vermeld in Bijlage A (1) van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, en opnieuw geformuleerd in de gewijzigde tekst van artikel I van het Verdrag zoals op 21 oktober 1969 door de Algemene Vergadering aangenomen in Resolutie A. 175 (VI),

Voorts gelet op de omstandigheid dat artikel XVI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, voorziet in wijzigingsprocedures waarbij de Organisatie is betrokken,

Overwogen hebbende bepaalde wijzigingen op het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, zoals in 1969 gewijzigd bij Resolutie A. 175 (VI), die het onderwerp vormen van een aanbeveling van de Maritieme Veiligheidscommissie tijdens haar drieëntwintigste zitting overeenkomstig

artikel XVI van dat Verdrag, en die erop zijn gericht het gebied dat bekend staat als het Great Barrier Reef te beschermen tegen de gevolgen van verontreiniging door olie,

Aanvaardt de volgende wijzigingen op de artikelen van het Verdrag (zoals gewijzigd in 1969), waarvan de tekst als Bijlage aan deze Resolutie is gehecht:

- (a) de vervanging van de begripsomschrijving van „dichtstbij gelegen land” in artikel I door een nieuwe begripsomschrijving;
- (b) de vervanging van artikel III, lid (a), onder (iv), door een nieuwe tekst,

Verzoekt de Secretaris-Generaal van de Organisatie, overeenkomstig artikel XVI, tweede lid, onder (a), aan alle Verdragsluitende Regeringen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze Resolutie te doen toekomen alsook afschriften te zenden aan alle Leden van de Organisatie,

Verzoekt alle betrokken Regeringen de wijziging op zo kort mogelijke termijn te aanvaarden na de formele inwerkingtreding van de op 21 oktober 1969 bij Resolutie A. 175 (VI) aangenomen wijzigingen op het Verdrag,

Verzoekt voorts de Regeringen die de op 21 oktober 1969 door de Algemene Vergadering aangenomen wijzigingen op het Verdrag op nationale basis hebben toegepast, tevens uitvoering te geven aan de aangehechte bepalingen voor de bescherming van het Great Barrier Reef.

BIJLAGE

Wijziging op het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie, 1954

(zoals gewijzigd in 1969)

Artikel I

De bestaande tekst van de begripsomschrijving van „dichtstbij gelegen land” in artikel I wordt vervangen door onderstaande tekst:

„Dichtstbij gelegen land”. De uitdrukking „van het dichtstbij gelegen land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het Verdrag van Genève inzake de territoriale zee en de aansluitende zone, 1958”, met de uitzondering dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbij gelegen land” op de Noordoostkust van Australië” betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op 11° zuiderbreedte, 142°08' oosterlengte, tot een punt gelegen op 10°35' zuiderbreedte, 141°55' oosterlengte –

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

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

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

vandaar naar een punt gelegen op 13°00' zuiderbreedte, 144°00' oosterlengte,

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

vandaar naar een punt gelegen op 18°00' zuiderbreedte, 147°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt gelegen op 21°00' zuiderbreedte, 153°00' oosterlengte,

vandaar naar een punt op de kust van Australië gelegen op 24°42' zuiderbreedte, 153°15' oosterlengte.

Artikel III

De bestaande tekst van artikel III, lid (a), onder (iv), wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(iv) het uitpompen geschiedt zo ver mogelijk van het dichtstbij gelegen land verwijderd.

**Wijzigingen op het Internationaal Verdrag ter voorkoming
van verontreiniging van de zee door olie, 1954,
betreffende tankindeling en beperking van de grootte van tanks**

Resolutie A. 246 (VII)

aangenomen op 15 oktober 1971

De Algemene Vergadering,

Gelet op artikel 16(i) van het Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie met betrekking tot de functies van de Algemene Vergadering,

Zich bewust van de verantwoordelijkheid van de Organisatie voor het nemen van doeltreffende maatregelen ter voorkoming en controle van verontreiniging van het zeemilieu die wordt veroorzaakt door scheepvaartactiviteiten ter zee,

Beseffend dat ondanks het aannemen door de Organisatie van verscheidene maatregelen ter voorkoming van aanvaringen tussen en stranding van schepen het niet mogelijk is ongevallen die kunnen leiden tot het vrijkomen van olie geheel te vermijden, doch verlangend de daaruit voortvloeiende schade voor het milieu tot het minimum te beperken,

Erkennend dat het bouwen van grote olietankschepen zonder daarbij tevens een regeling te treffen inzake de grootte van de ladingtanks en hun verdeling over het schip reeds bij een enkel ongeval kan leiden tot de mogelijkheid van ernstige milieuverontreiniging,

Na bestudering van de Aanbevelingen betreffende tankindeling en beperking van de tankgrootte opgesteld door de Maritieme Veiligheidscommissie tijdens haar drieëntwintigste zitting,

Overwegend dat de algemene invoering van zodanige voorschriften het best kan worden bereikt door wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954,

Gelet op de omstandigheid dat artikel XVI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, voorziet in wijzigingsprocedures waarbij de Organisatie is betrokken,

Aanvaardt de volgende wijzigingen van de artikelen en Bijlagen van dat Verdrag, waarvan de tekst aan deze Resolutie is gehecht:

- (a) de toevoeging van een nieuw artikel VI bis, en
- (b) de toevoeging van een nieuwe Bijlage C,

Verzoekt de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter overweging en aanvaarding, overeenkomstig artikel XVI, tweede lid, letter (a), aan alle Regeringen welke partij zijn bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze Resolutie en de Bijlagen te doen toekomen, alsook afschriften te zenden aan alle Leden van de Organisatie,

Verzoekt alle betrokken Regeringen de wijzigingen op zo kort mogelijke termijn te aanvaarden, en

Bepaalt overeenkomstig artikel XVI, vijfde lid, dat deze wijzigingen zo belangrijk zijn dat een Verdragsluitende Regering die een verklaring aflegt ingevolge artikel XVI, vierde lid, en die niet binnen een tijdvak van 12 maanden nadat de wijzigingen van kracht zijn geworden deze aanvaardt, na afloop van dit tijdvak niet langer partij bij dit Verdrag zal zijn.

BIJLAGE I

Voeg een nieuw artikel VI bis toe, dat als volgt luidt:

Artikel VI bis

(1) Elk tankschip waarop dit Verdrag van toepassing is en waarvoor het bouwcontract is geplaatst op of na de datum waarop dit artikel van kracht wordt, dient te worden gebouwd overeenkomstig de bepalingen van Bijlage C. Bovendien wordt vereist dat elk tankschip waarop dit Verdrag van toepassing is en waarvoor het bouwcontract is geplaatst of waarvan, indien er geen bouwcontract is gesloten, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt voor de datum waarop dit artikel van kracht wordt, binnen twee jaar na die datum voldoet aan de bepalingen van Bijlage C, wanneer een zodanig tankschip behoort tot een der volgende categorieën:

- (a) een tankschip dat na 1 januari 1977 wordt opgeleverd;
of
- (b) een tankschip dat aan beide onderstaande voorwaarden voldoet:
 - (i) de oplevering geschiedt niet later dan 1 januari 1977;
en
 - (ii) het bouwcontract is geplaatst na 1 januari 1972 of, in gevallen waarin vooraf geen bouwcontract is geplaatst, de kiel is gelegd of de bouw van het tankschip bevindt zich in een soortgelijk stadium na 30 juni 1972.

(2) Een tankschip dat ingevolge het eerste lid van dit artikel dient te worden gebouwd overeenkomstig Bijlage C en dat aldus is gebouwd, dient te zijn voorzien van een certificaat dat is afgegeven door of namens de verantwoordelijke Verdragsluitende Regering, waarin wordt verklaard, dat aan de voorschriften is voldaan. Een tankschip dat niet ingevolge het eerste lid van dit artikel dient te worden gebouwd overeenkomstig Bijlage C dient te zijn voorzien van een hiertoe strekkend certificaat dat is afgegeven door of namens de verantwoordelijke Verdragsluitende Regering of, indien het tankschip voldoet aan Bijlage C hoewel zulks niet wordt vereist, dient het te zijn voorzien van een certificaat afgegeven door of namens de verantwoordelijke Verdragsluitende Regering waarin verklaard wordt dat aan de bepalingen is voldaan. Een Verdragsluitende Regering staat zodanige onder haar vlag varende tankschepen niet toe uit te varen, tenzij het van toepassing zijnde certificaat is afgegeven.

(3) Certificaten die onder gezag van een Verdragsluitende Regering zijn afgegeven, moeten door de andere Verdragsluitende Regeringen worden erkend voor alle doeleinden welke bij dit Verdrag

zijn geregeld. De andere Verdragsluitende Regeringen moeten aan deze certificaten gelijke waarde toekennen als aan de certificaten die zij zelf hebben afgegeven.

(4) Indien een Verdragsluitende Regering duidelijke redenen heeft om aan te nemen dat een tankschip dat ingevolge het eerste lid van dit artikel dient te zijn gebouwd overeenkomstig Bijlage C en dat havens binnenloopt op haar grondgebied of gebruik maakt van buiten de kust liggende installaties waarover zij rechtsmacht uitoefent, in feite niet voldoet aan de vereisten in Bijlage C, kan een zodanige Verdragsluitende Regering verzoeken om overleg met de Regering bij wie het tankschip is te boek gesteld. Indien na zodanig overleg of anderszins de Verdragsluitende Regering ervan overtuigd is dat het tankschip niet voldoet aan de vereisten in Bijlage C kan deze Verdragsluitende Regering om deze reden een zodanig tankschip toegang tot havens binnen haar territoriale wateren of tot buiten de kust gelegen installaties waarover zij rechtsmacht uitoefent, ontzeggen tot het tijdstip waarop de Verdragsluitende Regering ervan overtuigd is dat het tankschip aan de vereisten in Bijlage C voldoet.

BIJLAGE II

Voeg een nieuwe Bijlage C toe, waarvan de tekst als volgt luidt:

BIJLAGE C

**Voorschriften betreffende tankindeling en beperking
van de grootte van tanks**

1. *Aangenomen omvang van de beschadiging*

In de volgende paragrafen worden de drie afmetingen van de omvang van de beschadiging in de vorm van een parallellepipedum aangenomen, veroorzaakt door aanvaring en stranden. In geval van stranden zijn twee afzonderlijke beschadigingstoestanden omschreven, die moeten worden toegepast op de aangegeven gedeelten van het schip. Deze waarden geven de maximaal aangenomen beschadiging bij zodanige ongevallen weer en dienen te worden gehanteerd om proefondervindelijk op alle denkbare plaatsen de ongunstigste combinatie van afdelingen te bepalen die bij een zodanig ongeval zouden worden beschadigd.

1.1. *Aanvaring*

Langsscheepse omvang (l_c)

$\frac{1}{3} L$ of 14,5 meter, welke van de twee de kleinste is

Dwarsscheepse omvang (t_c) binnenboord vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de indelingslastlijn

$\frac{B}{5}$ of 11,5 meter, welke van de twee de kleinste is

Verticale omvang (v_c)

van de lijn van onderkant spanten naar boven zonder begrenzing

1.2. *Stranden*

Langsscheepse omvang (l_s)

Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip

Elk ander deel van het schip

$\frac{L}{10}$

5 meter

Dwarsscheepse omvang (t_s)

$\frac{B}{6}$

of 10,0 meter welke van de twee de kleinste is

5 meter

Verticale omvang (v_s) van uit de basislijn

$\frac{B}{15}$

of 6 meter, welke van de twee de kleinste is, voor elk deel van het schip

waarbij: L , B in meters en de loodlijn zijn zoals omschreven in Voor-schrift 3 van het Internationaal Verdrag betreffende de uit-watering van schepen, 1966.

2. *Hypothetische uitstroming van olie uit tanks waarvan is aangenomen dat zij zijn beschadigd ten gevolge van het ongeval*

De hypothetische uitstroming van olie in geval van aanvaring (O_c) en stranden (O_s) wordt berekend met behulp van de volgende formules ten aanzien van beschadigde afdelingen op elke aangenomen plaats van beschadiging zoals omschreven in paragraaf 1.

2.1 *Aanvaring*

$$O_c = \Sigma W_1 + \Sigma K_1 C_1 \quad (1)$$

2.2 *Stranden*

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_1 W_1 + \Sigma Z_1 C_1) \quad (2)$$

waarin: W_1 = inhoud in kubieke meters van een zijtank, lek gestoten door de beschadiging aangenomen in paragraaf 1; voor een schone ballasttank kan W_1 op nul worden gesteld,

C_1 = inhoud in kubieke meters van een middentank, lek gestoten door de in paragraaf 1 aangenomen beschadiging; voor een schone ballasttank kan C_1 op nul worden gesteld,

$K_1 = 1 - \frac{b_1}{t_c}$; wanneer b_1 gelijk is aan of groter is dan t_c , wordt K_1 op nul gesteld,

$Z_1 = 1 - \frac{h_1}{v_s}$; wanneer h_1 gelijk is aan of groter is dan v_s , wordt Z_1 op nul gesteld,

b_1 = breedte van de betrokken zijtank in meters,

h_1 = minimumdiepte van de betrokken dubbele bodem in meters; wanneer geen dubbele bodem is aangebracht, wordt h_1 op nul gesteld,

zijtank = elke tank grenzend aan de scheepshuid van de zij-wand van het schip,

middentank = elke tank binnen een langsschot.

2.3 *Bijzondere voorschriften*

2.3.1 Indien een loze ruimte of een schone waterballasttank van een geringere lengte dan l_c zoals omschreven in 1.1 is gelegen tussen zij-olietanks, kan O_c in formule (1) worden berekend op de basis van de aanname dat inhoud W_1 de werkelijke inhoud van één dezer tanks is (wanneer zij een zelfde inhoud hebben) of dat inhoud W_1 de kleinste is van de twee tanks (wanneer zij een verschillende inhoud hebben) die aan een zodanige ruimte grenzen, vermenigvuldigd met S_1 zoals hieronder om-

schreven, en door voor alle andere bij een zodanige aanvaring betrokken zijtanks de waarde van de feitelijke volle inhoud aan te houden.

$$S_1 = 1 - \frac{l_1}{l_0}$$

waarin: l_1 = lengte in meters van de betrokken loze ruimte of schone ballasttank

2.3.2. (a) Er wordt alleen rekening gehouden met tanks in de dubbele bodem indien deze leeg zijn of schoon water bevatten, wanneer in de daarboven gelegen tanks lading wordt vervoerd.

(b) Wanneer de dubbele bodem zich niet uitstrekt over de gehele lengte en breedte van de betrokken tank, wordt de dubbele bodem als niet bestaand beschouwd en wordt de inhoud van de tanks boven het gebied van beschadiging door stranden in formule (2) verwerkt, zelfs indien de tank niet als beschadigd wordt beschouwd wegens het aanbrengen van een zodanige gedeeltelijke dubbele bodem.

2.3.2. (c) Bij de bepaling van de waarde h_1 kunnen zuigputten buiten beschouwing worden gelaten, mits deze zuigputten niet buitensporig groot zijn en over een zo klein mogelijke afstand, en in geen geval verder dan de halve hoogte van de dubbele bodem, onder de tank uitsteken. Indien de diepte van zodanige zuigputten groter is dan de halve hoogte van de dubbele bodem, wordt h_1 genomen als gelijk aan de hoogte van de dubbele bodem, verminderd met de hoogte van de zuigputten. Pijpleidingen naar zodanige putten dienen, indien binnen de dubbele bodem aangebracht, te zijn voorzien van afsluiters of andere sluitmiddelen, geplaatst op het verbindingspunt met de aangesloten tank ten einde het uitstromen van olie in geval van beschadiging van de leidingen tijdens het stranden te voorkomen. Zodanige leidingen dienen zo hoog mogelijk boven het scheepsvlak te zijn aangebracht.

2.3.3. Ingeval door het stranden tegelijkertijd vier middentanks worden beschadigd, kan de waarde van O_s worden berekend volgens de formule

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_1 W_1 + \sum Z_1 C_1) \quad (3)$$

2.3.4. Een Administratie kan ermee rekening houden dat in geval van stranden het uitstromen van olie wordt beperkt door een vast aangebracht leidingstelsel voor ladingoverbrenging dat een noodzuigleiding heeft in elke olieladingtank, en dat in staat is de lading over te brengen van (een) lek gestoten tank(s) naar schone ballasttanks of naar beschikbare ladingtanks, indien de zekerheid bestaat dat zodanige tanks voldoende ullage zullen hebben. Of al dan niet rekening wordt gehouden met een zodanig leidingstelsel is afhankelijk van het vermogen in twee uren een hoeveelheid olie over te brengen die gelijk is aan de helft van de inhoud van de grootste van de betrokken beschadigde tanks en van de beschikbaarheid van een daarmee overeenkomende opnamecapaciteit in ballast- of

ladingtanks. Het rekening houden met deze omstandigheden wordt beperkt tot het toestaan van de berekening van O_s volgens formule (3). De leidingen voor zodanige afzuiginrichtingen moeten zijn aangebracht op een hoogte die ten minste niet kleiner is dan de verticale omvang van de beschadiging bij stranden v_s . De Administratie dient de Organisatie inlichtingen te verschaffen betreffende de door haar aanvaarde voorzieningen, ter doorzending aan andere Regeringen.

3. *Beperking van de grootte van olieladingtanks*

3.1 *Beperking van de hypothetische uitstroming van olie*

De hypothetische uitstroming van olie O_c of O_s berekend volgens de formules in paragraaf 2 mag niet groter zijn dan 30 000 kubieke meter of $400 \beta / DW$, zo dit meer is, maar nimmer meer dan maximaal 40 000 kubieke meter, waarin: DW = draagvermogen van het schip in metrieke ton.

3.2 *Beperking van de inhoud van de tanks elk voor zich*

De inhoud van een zijtank mag niet groter zijn dan vijfenzeventig procent van de toegelaten hypothetische uitstroming van olie als bedoeld in 3.1. De inhoud van een middentank mag niet groter zijn dan 50 000 kubieke meter.

3.3 *Beperking van lengte van de tank*

De lengte van elke tank mag niet groter zijn dan 10 meter of een van de onderstaande waarden, zo deze groter is:

- (a) wanneer geen langsschot is aangebracht:
0,1 L
- (b) wanneer alleen op hart schip een langsschot is aangebracht:
0,15 L
- (c) wanneer twee of meer langsschotten zijn aangebracht:
 - (i) voor zijtanks:
0,2 L
 - (ii) voor middentanks:
 - (1) indien $\frac{b_1}{B}$ gelijk is aan of groter is dan $1/5$:
0,2 L
 - (2) indien $\frac{b_1}{B}$ kleiner is dan $1/5$:
— wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:
 $(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1)$ L

— wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,25 \frac{b_1}{B} + 0,15) L$$

De bovenstaande wijzigingen behoeven ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal alvorens te kunnen worden aanvaard.

In overeenstemming met artikel XVI, derde lid, letter *b*, van het Verdrag heeft de volgende Staat de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie in kennis gesteld van de aanvaarding van de op 15 oktober 1971 te Londen tot stand gekomen wijzigingen in het Verdrag en de Bijlagen:

Ivoorkust 18 mei 1972

De wijzigingen vervat in de resolutie van 12 oktober 1971 zullen ingevolge artikel XVI, vierde lid, van het Verdrag in werking treden twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derden van de Verdragsluitende Regeringen zijn aanvaard, behalve voor hen die, vóórdat de wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij haar niet aanvaarden.

De wijzigingen vervat in de resolutie van 15 oktober 1971 zullen ingevolge artikel XVI, vierde lid, juncto het vijfde lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derden van de Verdragsluitende Regeringen zijn aanvaard.

Van het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, naar welk Verdrag in bijlage II bij de hierboven afgedrukte Resolutie van 15 oktober 1971 wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1966, 275; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1972, 63.

Uitgegeven de vijfde september 1972.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W. K. N. SCHMELZER.