

# TRACTATENBLAD

*Hfd. DVE/VU* VAN HET  
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1985 Nr. 136

---

---

A. TITEL

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

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Protocol, met Bijlage, zijn geplaatst in *Trb.* 1978, 188.  
Voor de ondertekeningen zie ook *Trb.* 1983, 127.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1978, 188.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1983, 127.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1983, 127<sup>1)</sup>.  
Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel IV, tweede lid, van het Protocol een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Spanje<sup>2)</sup> . . . . . 6 juli 1984

---

<sup>1)</sup> Op 23 juli 1983 heeft de Zweedse Regering het volgende medegedeeld:  
"Reference is made to the communication from the Government of France

concerning the protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78), circulated under cover of PMP/Circ. 15, dated 13 August 1982."

"In the aforementioned communication corrections have been made to the text of a declaration contained in the instrument of approval of MARPOL 73/78 by the Government of France. The corrected text of the declaration reads as follows:

"As far as the Mediterranean Sea area only is concerned, the provisions of regulation 10 (paragraph 2) of annex 1 of the convention can be applied to tankers engaged in voyages within the Mediterranean only if such tankers are proceeding to a port equipped with the reception facilities required by regulation 12 of the convention."

"I am under instruction to state that the declaration, as corrected by the aforementioned communication, is regarded by the Swedish Government, as was the declaration in its original version, as a reservation which is not in conformity with paragraph 1 of article 14 of the 1973 convention, nor compatible with the object and purpose of MARPOL 73/78. The Swedish Government, therefore, is unable to accept the declaration made by the French Government."

<sup>2)</sup> Met uitzondering van de Bijlagen III, IV en V van het Verdrag.

#### F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1983, 127.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende Staten in overeenstemming met artikel III, tweede lid, van het Protocol een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

China <sup>1)</sup> . . . . .	1 juli 1983
Libanon . . . . .	18 juli 1983
Israël <sup>1)</sup> . . . . .	31 augustus 1983
Finland . . . . .	20 september 1983
Sint-Vincent en de Grenadinen . . . . .	28 oktober 1983
de Sowjet-Unie <sup>1)2)</sup> . . . . .	3 november 1983
België <sup>1)3)</sup> . . . . .	6 maart 1984
Oman <sup>4)</sup> . . . . .	13 maart 1984
de Duitse Democratische Republiek . . . . .	25 april 1984
Tsjechoslowakije . . . . .	2 juli 1984
Korea <sup>1)</sup> . . . . .	23 juli 1984
Zuid-Afrika <sup>1)</sup> . . . . .	28 november 1984
Bulgarije <sup>1)5)</sup> . . . . .	12 december 1984
Hongarije . . . . .	14 januari 1985
Panama . . . . .	20 februari 1985
de Democratische Volksrepubliek Korea <sup>6)</sup> . . . . .	1 mei 1985
IJsland <sup>1)</sup> . . . . .	25 juni 1985
Tuvalu . . . . .	22 augustus 1985

<sup>1)</sup> Met uitzondering van Bijlagen III, IV en V van het Verdrag.

<sup>2)</sup> En onder de volgende mededeling:

"In acceding to the said Protocol, the USSR also considers it necessary to

reaffirm the position set forth in the note of the Embassy of the USSR in Great Britain No. 37/AN of 20 December 1982 in connection with the statements made by the Government of the Federal Republic of Germany about the extension of the Convention and the Protocol thereto to West Berlin. The USSR proceeds as before on the basis that these statements are unlawful and void of legal force."

Bij de nota van 2 april 1984 heeft de Britse Regering hierop het volgende medegedeeld:

"In connection with this statement, the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs would like, on behalf of the Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of France and of the United States of America, to reaffirm the position set forth in his Note of 19 May 1983."

"When authorizing the extension of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the Western Sectors of Berlin, the authorities of the Three Powers took such steps as were necessary to ensure that matters of security and status were not affected. Accordingly, the Berlin declaration made by the Federal Republic of Germany in accordance with established procedures is valid and the Convention applies to the Western Sectors of Berlin with full force and effect."

<sup>3)</sup> En onder de volgende mededeling:

"Furthermore I declare that the provisions of Annex I will be applied in accordance with the recommendations in the circulars issued by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization under references MEPC/Circ. 97 and MEPC/Circ. 99."

<sup>4)</sup> Onder de volgende verklaringen:

"(1) For the purposes of this Convention the term "within the jurisdiction" is interpreted to mean the jurisdiction presently applied by the Government of the Sultanate of Oman under the country's Marine Pollution Law of 1974 which extends to 50 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

"(2) With reference to the obligation laid down under Regulation 10, paragraph 7, sub-paragraph b(i); or Regulation 12, paragraph 4 of Annex I concerning the reception facilities to be provided by the State Parties, the Government of the Sultanate of Oman wishes to declare that it intends to carry out this obligation but owing to a very high cost involved it is unlikely that it will be in a position to implement this provision before the next four to five years."

Bij nota van 15 maart 1985 heeft de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden hierop het volgende medegedeeld:

"With reference to the declarations contained in the instrument of accession to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, deposited on 13 March 1984 by the Government of the Sultanate of Oman the Government of the Kingdom of the Netherlands wishes to state that in its understanding the jurisdiction to be exercised by the Sultanate of Oman under its Marine Pollution Law of 1974 beyond the limits of the territorial sea cannot exceed the jurisdiction recognized by international law."

Op 13 augustus 1985 heeft de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland een zelfde mededeling gedaan.

<sup>5)</sup> En onder het volgende voorbehoud:

"1. The People's Republic of Bulgaria does not consider itself bound by the

Annexes III, IV and V to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.”

“2. The People’s Republic of Bulgaria does not consider itself bound by the provision of Article 10 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships under which any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the Convention, which is not settled by negotiation or by any other means, shall, at the request of one of the Contracting Parties concerned, be submitted to international arbitration. The Government of the People’s Republic of Bulgaria states that, in each individual case, the consent of all parties to such a dispute is necessary for submission of the dispute to international arbitration.”

<sup>6)</sup> De Democratische Volksrepubliek Korea wordt door het Koninkrijk der Nederlanden niet erkend.

#### H. TOEPASSELIJKVERKLARING

De Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland heeft het Protocol op 17 januari 1985 toepasselijk verklaard op Hong Kong.

De Regering van Denemarken heeft het Protocol op 7 mei 1985 toepasselijk verklaard op de Faeröer.

#### G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1983, 127.

Het Protocol is op 11 april 1985 van kracht geworden voor Hong Kong en op 25 april 1985 voor de Faeröer.

#### J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1978, 188 en *Trb.* 1983, 127.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest der Verenigde Naties zie ook *Trb.* 1985, 5.

In *Stb.* 1983, 683 is geplaatst de Wet van 14 december 1983, houdende regelen ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Wet voorkoming verontreiniging door schepen).

Op 7 september 1984 heeft de Commissie ter bescherming van het mariene milieu in overeenstemming met artikel VI van het Protocol, juncto artikel 16 van het Verdrag, een resolutie aangenomen houdende wijzigingen van de Bijlage bij het onderhavige Protocol.

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, letter f(iii), van het Verdrag zijn de wijzigingen aanvaard op 7 juli 1985.

De wijzigingen behoeven ingevolge artikel 3 van de Rijkswet van 31 maart 1983 (zie rubriek D van *Trb.* 1983, 127) niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Ingevolge artikel VI van het Protocol, juncto artikel 16, tweede lid, letter g (ii), van het Verdrag, zullen de wijzigingen op 7 januari 1986 in werking treden.

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

De Engelse en de Franse tekst van Resolutie MEPC 14(20), waarbij de wijzigingen werden aangenomen, alsmede de tekst van de wijzigingen zelf, luiden als volgt:

**Resolution MEPC 14(20)**  
**adopted on 7 September 1984**

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

The Marine Environment Protection Committee,

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

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

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

1. Adopts in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which are set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 7 July 1985 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. Invites the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 7 January 1986 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. Further requests the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

**Resolution MEPC 14(20)**  
**adoptée le 7 septembre 1984**

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

*Le Comité de la Protection du Milieu Marin,*

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

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

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

1. Adopte, conformément aux dispositions de l'alinéa d) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 dont le texte figure à l'annexe à la présente résolution;

2. Constate que, conformément au sous-alinéa f) iii) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements seront réputés avoir été acceptés le 7 juillet 1985 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties ou les Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient communiqué à l'Organisation des objections à ces amendements;

3. Invite les Parties à noter que, conformément au sous-alinéa g) ii) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, les amendements entreront en vigueur le 7 janvier 1986 s'ils ont été acceptés de la manière indiquée au paragraphe 2 ci-dessus;

4. Prie le Secrétaire général, en application de l'alinéa e) du paragraphe 2) de l'article 16 de la Convention de 1973, d'adresser à toutes les Parties au Protocole de 1978 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant à l'annexe;

5. Prie en outre le Secrétaire général de transmettre les copies de la résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1978.

---

## ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978  
RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR  
THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

## Annex I

## Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

## Regulation 1

*Definitions*

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

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

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982;

except that, for oil tankers of 70.000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

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

## Regulation 9

*Control of Discharge of Oil*

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

“(vi) The tanker has in operation an oil discharge monitoring and



## ANNEXE

AMENDEMENTS A L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978  
RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973  
POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

## Annexe I

## Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

## Règle 1

*Définitions*

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

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

a) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou

b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er janvier 1980; ou

c) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

d) qui a subi une transformation importante:

i) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou

ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou

iii) qui est achevée après le 1er juin 1982.

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

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

## Règle 9

*Réglementation des rejets d'hydrocarbures*

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

«vi) Le pétrolier utilise un système de surveillance continue et de

control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex.”

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

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

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

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

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

#### Regulation 10

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

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

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

(a) any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area;

(b) any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

- (i) the ship is proceeding en route;

contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à la règle 15 de la présente Annexe.»

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

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

Remplacer le texte du paragraphe 4) par le suivant:

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

a) les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison;

b) les mélanges d'eau et d'hydrocarbures ne contiennent pas de résidus de la cargaison d'hydrocarbures;

c) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million; et

d) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7) de la règle 16 de la présente Annexe.»

### Règle 10

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

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

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

a) il est interdit à tout pétrolier, ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale;

b) il est interdit à tout navire d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, autre qu'un pétrolier, de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures pendant qu'il se trouve dans une zone spéciale, sauf si la teneur en hydrocarbures de l'effluent ne dépasse pas, sans dilution, 15 parts par million ou encore si toutes les conditions suivantes se trouvent réunies:

i) le navire fait route;

(ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

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

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

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

(ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

(v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex; and

(vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

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

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

### Regulation 13

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

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

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

(a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship;

(b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation,

ii) la teneur en hydrocarbures de l'effluent est inférieure à 100 parts par million; et

iii) le rejet est effectué aussi loin que possible de la terre et, en aucun cas, à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

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

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

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

ii) les eaux de cale ne sont pas mélangées avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;

iii) le navire fait route;

iv) la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million;

v) le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 7 de la règle 16 de la présente Annexe;

vi) le matériel de filtrage est muni d'un dispositif d'arrêt permettant de garantir que le rejet est automatiquement interrompu lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.

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

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

### Règle 13

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

Remplacer le texte du paragraphe 3) par le suivant:

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

a) au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire;

b) dans les cas exceptionnels où le caractère particulier de l'exploitation d'un pétrolier l'oblige à transporter du ballast en excédent de la quantité prévue au paragraphe 2) de la présente règle, à condition

provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

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

#### Regulation 13A

##### *Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks*

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

#### Regulation 13B

##### *Requirements for Crude Oil Washing*

The following words are added to the end of paragraph (3):  
“and as may be further amended.”

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

#### Regulation 13C

##### *Existing Tankers Engaged in Specific Trades*

The first phrase of paragraph (1) is amended to read as follows:  
“(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:”

The existing text of paragraph (2)(a) is replaced by the following:  
“(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;”

Paragraph (3) is deleted.

#### Regulation 14

The title of the Regulation is replaced by the following:

que l'exploitation de ce pétrolier entre dans la catégorie des cas exceptionnels telle qu'elle a été établie par l'Organisation.

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

#### Règle 13A

##### *Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées*

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

#### Règle 13B

##### *Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut*

Ajouter le membre de phrase ci-après à la fin du paragraphe 3):  
«et telle qu'elle pourrait être à nouveau modifiée.»

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

#### Règle 13C

##### *Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers*

Modifier comme suit la première phrase du paragraphe 1):

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

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

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

Supprimer le paragraphe 3).

#### Règle 14

Remplacer le titre de la règle par le suivant:

*“Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks”*

The following new paragraphs are added to the existing text:

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

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

Regulation 15

*Retention of Oil on Board*

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

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

(i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with Regulation 13B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(iii) 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8



*«Séparation des hydrocarbures et du ballast et transport des hydrocarbures dans les citernes de coqueron avant».*

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

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

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

### Règle 15

#### *Conservation des hydrocarbures à bord*

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

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

i) 2 p. 100 dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le dispositif;

ii) 2 p. 100, lorsque le navire est muni de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe, ou lorsque le navire est équipé d'un dispositif de nettoyage des citernes à cargaison par lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe. Cette capacité peut être ramenée à 1,5 p. 100 dans le cas des pétroliers dont les dispositifs de nettoyage des citernes sont tels qu'une fois que la citerne ou les citernes de décantation sont chargées d'eau de nettoyage, cette quantité d'eau est suffisante pour laver les citernes et, s'il y a lieu, pour servir de fluide d'entraînement des éjecteurs, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une quantité d'eau supplémentaire dans le dispositif;

iii) 1 p. 100 dans le cas des transporteurs mixtes lorsque la cargaison d'hydrocarbures est transportée uniquement dans des citernes à parois

per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

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

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

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

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

“\* Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by Resolution A.496(XII).”

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

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

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

(i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13C(1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13C(2) are complied with; or

(ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

(1) voyages within special areas; or

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

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

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

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

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

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

«\* On se référera aux Directives et spécifications pour les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures à bord des pétroliers adoptées par l'Organisation dans la résolution A.496(XII).»

Remplacer le texte du paragraphe 5) par le suivant:

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

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

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

ii) le pétrolier effectue uniquement une ou plusieurs des catégories suivantes de voyages:

1) voyages dans des zones spéciales;

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

(aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

(bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

(3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(4) for voyages specified in sub-paragraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

(5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in sub-paragraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and

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

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

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

### Regulation 16

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

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

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

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

aa) des voyages entre les ports ou terminaux d'un Etat Partie à la présente Convention; ou

bb) des voyages limites tels que définis par l'Autorité et ne durant pas plus de 72 heures;

si toutes les conditions suivantes sont réunies:

3) le pétrolier conserve à bord tous les mélanges d'eau et d'hydrocarbures pour les rejeter ultérieurement dans des installations de réception;

4) dans le cas des voyages visés à l'alinéa b) ii) 2) du présent paragraphe, l'Autorité s'est assurée qu'il existe des installations de réception suffisantes pour recevoir les mélanges d'eau et d'hydrocarbures dans les ports ou terminaux de chargement où le pétrolier fait escale;

5) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il est prescrit, porte une mention indiquant que le navire effectue uniquement une ou plusieurs des catégories de voyages spécifiées aux alinéas b) ii) 1) et b) ii) 2) bb) du présent paragraphe; et

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

Remplacer le texte du paragraphe 7) par le suivant:

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

### Règle 16

Remplacer le texte de la règle 16 par le suivant:

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

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

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

(a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or

(b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:

(i) voyages within special areas; or  
(ii) voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:

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

(2) restricted voyages as determined by the Administration; provided that all of the following conditions are complied with:

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

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

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

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

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

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

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

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the

a) soit d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures (système à 100 ppm) conforme aux dispositions du paragraphe 6) de la présente règle et d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 5) de la présente règle;

b) soit d'un matériel de filtrage (système à 15 ppm) conforme aux dispositions du paragraphe 7) de la présente règle.

3) a) L'Autorité peut exempter de l'application des dispositions des paragraphes 1) et 2) de la présente règle tout navire qui effectue uniquement:

i) des voyages dans des zones spéciales; ou

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

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

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

si toutes les conditions suivantes sont réunies:

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

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

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

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

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

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

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

5) Le dispositif de surveillance continue et de contrôle doit être d'un type approuvé par l'Autorité. Lors de l'étude de la conception du détecteur d'hydrocarbures à incorporer dans un tel dispositif, l'Autorité tient compte des spécifications recommandées par l'Organisation.\* Le

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## Regulation 18

*Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers*

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

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

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

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

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

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

## Règle 18

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

Remplacer le texte de la règle 18 par le suivant:

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

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

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

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

a) il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites; et

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

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

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

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

(i) in ports or at offshore terminals, or

(ii) at sea by gravity,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) en mer par gravité;

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

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

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

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

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

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

(ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.”

## Regulation 20

### *Oil Record Book*

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

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

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

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

ii) l'installation du dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent est conforme aux prescriptions établies par l'Autorité, qui devront reprendre au moins toutes les dispositions des Spécifications pour la conception, l'installation et l'exploitation d'un dispositif de dérivation d'une partie de l'effluent en vue d'une surveillance des rejets par-dessus bord adoptées par l'Organisation.»

## Règle 20

### *Registre des hydrocarbures*

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

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

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

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

(ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;

(x) disposal of residues.”

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

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

The following new paragraph is added to the existing text:

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

#### Regulation 21

##### *Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms*

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

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

#### Regulation 25

##### *Subdivision and Stability*

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



ix) fermeture des vannes séparant les citernes à ballast propre spécialisées des tuyautages à cargaison et d'assèchement après les opérations de vidange de la citerne de décantation;

x) élimination des résidus.»

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

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

Ajouter le nouveau paragraphe 7) ci-après:

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

### Règle 21

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

Ajouter à cette règle le nouvel alinéa d) suivant:

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

### Règle 25

#### *Compartimentage et stabilité*

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

- ”(a) Side damage
- |   |  |
|---|--|
| (i) Longitudinal extent   | $1/3 (L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less                                      |
| (ii) Transverse extent  | $B/5$ or 11.5 metres, whichever is less  |
| (Inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line) |  |
| (iii) Vertical extent   | From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit |
- (b) Bottom damage
- |                       |   |   |
|-----------------------|---|---|
| (i) Longitudinal      | For $0.3L$ from the forward perpendicular of the ship   | Any other part of the ship  |
| (ii) Transverse       | $1/3 (L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less   | $1/3 (L^{2/3})$ or 5 metres, whichever is less  |
| (iii) Vertical extent | $B/6$ or 10 metres, whichever is less   | $B/6$ or 5 metres, whichever is less  |
|                       | $B/15$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline | $B/15$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline |

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

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

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

- "a) Avarie de bordé
- |   |   |  |
|---|---|--|
| i) Longueur   | 1/3 ( $L^{2/3}$ ) ou 14,5 mètres, si cette dimension est inférieure                                       |  |
| ii) Profondeur (mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau correspondant à la ligne de charge d'été) | B/5 ou 11,5 mètres, si cette dimension est inférieure   |  |
| iii) Hauteur  | mesurée hors membres à partir du bordé extérieur du fond dans le plan axial, vers le haut sans limitation |  |
- b) Avarie de fond
- |                |  |  |
|----------------|--|--|
|                | Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant de navire  | Sur toute autre partir du navire   |
| i) Longueur    | 1/3 ( $L^{2/3}$ ) ou 14,5 mètres, si cette dimension est inférieure  | 1/3 ( $L^{2/3}$ ) ou 5 mètres si cette dimension est inférieure  |
| ii) Profondeur | B/6 ou 10 mètres, si cette dimension est inférieure  | B/6 ou 5 mètres, si cette dimension est inférieure   |
| iii) Hauteur   | B/15 ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, mesurée hors membres à partir du bordé extérieur du fond dans le plan axial | B/15 ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, mesurée hors membres à partir du bordé extérieur du fond dans le plan axial |

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

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

«c) La stabilité au stade final de l'invasissement doit être calculée et peut être considérée comme satisfaisante si l'arc de la courbe du bras de levier de redressement résiduel maximal mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement est égal à 0,1 mètre au moins dans les limites de cet arc de 20 degrés; l'aire sous-tendue par l'arc de la courbe de 20 degrés ne doit pas être inférieure à 0,0175 mètre-radian. Les ouvertures non protégées ne doivent pas être immergées à l'intérieur de ces limites, à moins que le

in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted.”

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

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

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

“(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95*

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

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

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

Ook Aanhangsel II – MODEL VAN HET CERTIFICAAT is gewijzigd.

Het gewijzigde certificaat is echter niet afgedrukt. De tekst is in te zien bij het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

local considéré ne soit supposé envahi. A l'intérieur de ces limites, l'immersion de toutes les ouvertures énumérées à l'alinéa a) du présent paragraphe et des autres ouvertures susceptibles d'être fermées de manière étanche aux intempéries peut être autorisée.»

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

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

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

«b) Les perméabilités supposées pour les espaces envahis à la suite d'une avarie doivent être les suivantes:

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

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

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

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

De vertaling in het Nederlands luidt als volgt:

**Resolutie MEPC 14(20)****aangenomen op 7 september 1984****Aannemen van wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973**

De Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu,

Gelet op de taken die in artikel 16 van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Verdrag van 1973”) en resolutie A.297(VIII) zijn opgedragen aan de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu inzake het overwegen en aannemen van wijzigingen op het Verdrag van 1973,

Voorts gelet op artikel VI van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen het „Protocol van 1978”),

Tijdens haar twintigste zitting wijzigingen overwogen hebbend op het Protocol van 1978, voorgesteld en verspreid overeenkomstig artikel 16, lid 2 (a), van het Verdrag van 1973,

1. Neemt, overeenkomstig artikel 16, lid 2 (d) van het Verdrag van 1973 wijzigingen aan op de Bijlage bij het Protocol van 1978, waarvan de tekst is vervat in de aan deze resolutie gehechte Bijlage;

2. Bepaalt, overeenkomstig artikel 16, lid 2, (f), (iii) van het Verdrag van 1973, dat de wijzigingen geacht worden te zijn aanvaard op 7 juli 1985, tenzij vóór die datum een derde of meer van de Partijen of de Partijen waarvan de koopvaardijvloeten te zamen vijftig procent of meer vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, bij de Organisatie bezwaar hebben aangetekend tegen de wijzigingen;

3. Verzoekt de Partijen er kennis van te nemen dat overeenkomstig artikel 16, lid 2 (g), (ii) van het Verdrag van 1973 de wijzigingen in werking treden op 7 januari 1986, indien zij zijn aanvaard overeenkomstig lid 2 hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal overeenkomstig artikel 16, lid 2, (e) van het Verdrag van 1973 aan alle Partijen bij het Protocol van 1978 voor eensluidend gewaarmerkte afschriften te doen toekomen van deze resolutie en van de in de Bijlage vervatte tekst van de wijzigingen;

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts, aan de leden van de Organisatie die geen partij zijn bij het Protocol van 1978, afschriften van de resolutie en de Bijlage daarbij toe te zenden.

## BIJLAGE

### WIJZIGINGEN OP DE BIJLAGE BIJ HET PROTOCOL VAN 1978 BIJ HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN, 1973

#### Bijlage I

#### Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie

##### Voorschrift 1

##### *Omschrijvingen*

De bestaande tekst van de leden 26 en 27 wordt vervangen door het onderstaande:

„26. wordt, ongeacht het bepaalde in lid 6 van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18, lid 4 van deze Bijlage onder een „nieuw olietankschip” verstaan een olietankschip:

(a) waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 juni 1979; of  
(b) waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 januari 1980; of

(c) dat na 1 juni 1982 wordt opgeleverd; of  
(d) dat een belangrijke verbouwing heeft ondergaan:  
(i) waarvoor het contract is gesloten na 1 juni 1979; of  
(ii) waarvoor bij het ontbreken van een contract de verbouwing na 1 januari 1980 is begonnen; of  
(iii) die na 1 juni 1982 is voltooid,

met dien verstande dat voor olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton en meer de omschrijving in lid 6 van dit Voorschrift van toepassing is met betrekking tot lid 1 van Voorschrift 13 van deze Bijlage.

27. wordt, ongeacht het bepaalde in lid 7 van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18, lid 5 en lid 6, (c) van deze Bijlage onder een „bestaand olietankschip” een olietankschip verstaan dat niet is een nieuw olietankschip als omschreven in lid 26 van dit Voorschrift.”

##### Voorschrift 9

##### *Regeling van het lozen van olie*

De bestaande tekst van lid 1, (a), (vi) wordt vervangen door het onderstaande:

„(vi) het tankschip heeft een systeem voor de bewaking en regeling

van de olielozing in bedrijf en een sloptank-installatie zoals vereist in Voorschrift 15 van deze Bijlage;”

De bestaande tekst van lid 1, (b), (v) wordt vervangen door het onderstaande:

„(v) het schip heeft een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing in bedrijf, een uitrusting voor de scheiding van olie en water, een olie-filtreersysteem of een andere inrichting zoals vereist in Voorschrift 16 van deze Bijlage.”

De bestaande tekst van lid 4 wordt vervangen door het onderstaande:

„4. De bepalingen in lid 1 van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone of van gescheiden ballast of van onbehandelde oliehoudende mengsels met een oliegehalte, zonder verdunning, van niet meer dan 15 delen per miljoen, en die niet afkomstig zijn uit de vullings van ladingpompkamers en niet zijn vermengd met olierestanten van de lading.

De bepalingen in lid 1 (b) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van behandelde oliehoudende mengsels, mits aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

(a) het oliehoudende mengsel is niet afkomstig uit de vullings van ladingpompkamers;

(b) het oliehoudende mengsel is niet vermengd met olierestanten van de lading;

(c) het oliegehalte van de geloosde vloeistof, zonder verdunning, is niet meer dan 15 delen per miljoen; en

(d) het schip heeft een olie-filtreersysteem in bedrijf volgens het bepaalde in Voorschrift 16, lid 7, van deze Bijlage.”

#### Voorschrift 10

##### *Methoden ter voorkoming van verontreiniging door olie door schepen die gebruikt worden binnen bijzondere gebieden*

De bestaande tekst van de leden 2, 3 en 4 wordt vervangen door het onderstaande:

„2. Onverlet de bepalingen van Voorschrift 11 van deze Bijlage:

(a) is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door elk olietankschip en door elk schip, geen olietankschip zijnde met een bruto inhoud van 400 ton en meer, wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden;

(b) is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door een schip met een bruto inhoud van minder dan 400 ton, geen olietankschip zijnde, wanneer dit zich in een bijzonder gebied bevindt, behalve wanneer het oliegehalte van de geloosde vloeistof, zonder ver-



dunning, niet meer is dan 15 delen per miljoen of anderszins wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

- (i) het schip vervolgt zijn vaarroute;
- (ii) het oliegehalte van de geloosde vloeistof is minder dan 100 delen per miljoen;
- (iii) de lozing geschiedt zover mogelijk van het land verwijderd, maar in geen geval binnen een afstand van 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land.

(3)(a) De bepalingen van lid 2 van dit Voorschrift is niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast.

(b) De bepalingen van lid 2, (a) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van behandeld lenswater uit machineruimten, mits aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

- (i) het lenswater is niet afkomstig uit de vullings van ladingpompkamers;
- (ii) het lenswater is niet vermengd met olierestanten van de lading;
- (iii) het schip vervolgt zijn vaarroute;
- (iv) het oliegehalte van de geloosde vloeistof, zonder verdunning, is niet meer dan 15 delen per miljoen;
- (v) het schip heeft een olie-filtreersysteem in bedrijf volgens het bepaalde in Voorschrift 16, lid 7 van deze Bijlage; en
- (vi) het filtreersysteem is uitgerust met een stopmechanisme waardoor wordt verzekerd dat de lozing automatisch wordt gestopt wanneer het oliegehalte van de geloosde vloeistof meer is dan 15 delen per miljoen.

(4) (a) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën bevatten, en evenmin andere stoffen in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen aangewend met het doel de in dit Voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

(b) De olierestanten die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen van lid 2 of lid 3 van dit Voorschrift dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstinrichtingen te worden afgegeven."

### Voorschrift 13

#### *Gescheiden ballasttanks, aangewezen schone-ballasttanks en ruwe-olie-wasmethode*

De bestaande tekst van lid 3 wordt vervangen door het onderstaande:

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

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

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

Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 9 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, en er dient aantekening van te worden gehouden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

#### Voorschrift 13A

##### *Vereisten voor olietankschepen met aangewezen schone-ballasttanks*

Lid 4, (b) wordt geschrapt en lid 4, (a) wordt vernummerd in (4).

#### Voorschrift 13B

##### *Vereisten voor de ruwe-olie-wasmethode*

Aan het einde van lid 3 worden de volgende woorden toegevoegd:  
„zoals deze nader kunnen worden gewijzigd.”

Lid 5, (b) wordt geschrapt en lid 5, (a) wordt vernummerd in (5).

#### Voorschrift 13C

##### *Bestaande tankschepen ingezet op bepaalde reizen*

De inleidende zin van lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

„1. Behoudens het bepaalde in lid 2 van dit Voorschrift, zijn Voorschrift 13(7) tot (10) van deze Bijlage niet van toepassing op een bestaand olietankschip dat alleen wordt ingezet op bepaalde reizen tussen:”

De bestaande tekst van lid 2, (a) wordt vervangen door het onderstaande:

„(a) behoudens de uitzonderingen vervat in Voorschrift 11 van deze Bijlage moet alle ballastwater, schoon ballastwater en restanten van het tankwaswater daaronder begrepen, aan boord worden gehouden en overgebracht in de ontvangstinrichtingen en de desbetreffende aantekening in het Oliejournaal bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage wordt gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Havenstaat;

Lid 3 wordt geschrapt.

## Voorschrift 14

De titel van het Voorschrift wordt vervangen door het onderstaande:

*„Gescheiden houden van brandstofolie en waterballast en vervoer van olie in voorpijptanks”*

De volgende nieuwe leden worden aan de bestaande tekst toegevoegd:

„4. In een schip van 400 bruto ton en meer, waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 januari 1982, of waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 juli 1982, mag geen olie worden vervoerd in een voorpijptank of een voor het aanvaringsschot gelegde tank.

5. Alle andere schepen dan die waarop lid 4 van dit Voorschrift van toepassing is, dienen voorzover redelijk en uitvoerbaar te voldoen aan het bepaalde in dat lid.”

## Voorschrift 15

*Het aan boord houden van olie*

De bestaande tekst van lid 2, (c) wordt vervangen door het onderstaande:

„(c) De voorzieningen voor de sloptank of de combinatie van sloptanks dienen de nodige capaciteit te hebben om het tankwaswater ontstaan door tankwassen, alsmede de olierestanten en verontreinigde ballastrestanten te bevatten. De totale capaciteit van de sloptank of sloptanks dient niet minder te zijn dan 3 procent van het olielaadvermogen van het schip, behalve dat de Administratie kan aanvaarden:

(i) 2 procent voor de olietankschepen waar de voorzieningen voor het tankwassen zodanig zijn dat wanneer de sloptank of sloptanks eenmaal met waswater zijn gevuld, dit water voldoende is om de tanks te wassen en, waar van toepassing, om te voorzien in de aandrijfvlloeistof voor de ejecteurs, zonder dat er extra water in het systeem wordt toegevoegd;

(ii) 2 procent wanneer er gescheiden ballasttanks of aangewezen schone-ballasttanks zijn aangebracht overeenkomstig Voorschrift 13 van deze Bijlage, of wanneer er een systeem voor de reiniging van ladingtanks door middel van het wassen met ruwe olie is aangebracht overeenkomstig Voorschrift 13B van deze Bijlage. Deze capaciteit kan verder worden verminderd tot 1,5 procent voor de olietankschepen waar de voorzieningen voor het wassen van tanks zodanig zijn dat wanneer de sloptank of sloptanks eenmaal met waswater zijn gevuld, dit water voldoende is om de tanks te wassen en, waar van toepassing, om te voorzien in de aandrijfvlloeistof voor de ejecteurs, zonder dat er extra water in het systeem wordt toegevoegd;

(iii) 1 procent voor combinatieschepen, waar olielading alleen wordt vervoerd in tanks met gladde wanden. Deze capaciteit kan verder worden verminderd tot 0,8 procent, wanneer de voorzieningen voor het tankwassen zodanig zijn, dat wanneer de sloptank of sloptanks eenmaal met waswater zijn gevuld, dit water voldoende is om de tanks te wassen en, waar van toepassing, om te voorzien in de aandrijfvlloeistof voor de ejecteurs, zonder dat er extra water in het systeem wordt toegevoegd.

Nieuwe olietankschepen met een laadvermogen van 70.000 ton en meer, dienen te zijn voorzien van ten minste twee sloptanks.”

De laatste zin van de bestaande tekst van lid 3, (a) wordt vervangen door het onderstaande:

„(a) Het bewakings- en regelsysteem voor de olielozing dient te zijn ontworpen en aangebracht met inachtneming van de Richtlijnen en specificaties voor bewakings- en regelsystemen voor olietankschepen, die door de Organisatie zijn uitgewerkt\*). De Administraties kunnen de specifieke voorzieningen die zijn uiteengezet in de richtlijnen en specificaties, aanvaarden.”

Aan lid 3, (a) wordt de volgende voetnoot toegevoegd:

„\*) Verwezen wordt naar de Richtlijnen en specificaties voor bewakings- en regelsystemen voor olietankschepen, door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.496(XII).”

De bestaande tekst van lid 5 wordt vervangen door het onderstaande:

„5. (a) De Administratie kan de vereisten in de leden 1, 2 en 3 van dit Voorschrift terzijde stellen voor elk olietankschip dat uitsluitend reizen maakt van een duur van 72 uur of minder en binnen een afstand van 50 mijl van het dichtstbijzijnde land, mits het olietankschip uitsluitend wordt ingezet op reizen tussen havens of laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag. Elke zodanige terzijdestelling dient onderworpen te zijn aan de eis dat het olietankschip alle oliehoudende mengsels aan boord dient te houden ter latere afgiften aan ontvangstinrichtingen, en aan de bevinding van de Administratie, dat de beschikbare inrichtingen voor het ontvangen van deze oliehoudende mengsels toereikend zijn.

(b) De Administratie kan de vereisten in lid 3 van dit Voorschrift terzijde stellen voor andere olietankschepen dan die bedoeld in (a) van dit lid, wanneer:

(i) het olietankschip een bestaand olietankschip is met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, zoals bedoeld in Voorschrift 13C(1) van deze Bijlage, dat wordt ingezet op bepaalde reizen, en wanneer aan de voorwaarden aangegeven in Voorschrift 13C(2) is voldaan; of

(ii) het schip uitsluitend wordt ingezet op een of meer van de onderstaande categorieën reizen:

(1) reizen binnen bijzondere gebieden; of

(2) reizen binnen 50 mijl van het dichtstbijzijnde land buiten bijzondere gebieden, waar het tankschip wordt ingezet:

(aa) op reizen tussen havens of laad- of losplaatsen van een Staat die Partij is bij dit Verdrag; of

(bb) op beperkte reizen, zoals door de Administratie bepaald, met een duur van 72 uur of korter;

mits aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(3) alle oliehoudende mengsels worden aan boord gehouden ter latere afgifte aan ontvangstinrichtingen;

(4) voor de reizen bedoeld in (b) (ii)(2) van dit lid, heeft de Administratie bevonden dat er toereikende ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn voor het ontvangen van zodanige oliehoudende mengsels in de olielaadhavens of laad- of losplaatsen die door het tankschip worden aangedaan;

(5) op het eventueel vereiste Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie een aantekening is geplaatst, dat het schip uitsluitend wordt ingezet op reizen in een of meer van de categorieën aangegeven in (b)(ii)(1) en (b)(ii)(2)(bb) van dit lid; en

(6) de hoeveelheid, het tijdstip en de haven van afgifte worden aangekend in het Oliejournaal."

De bestaande tekst van lid 7 wordt vervangen door het onderstaande:

„7. De vereisten in de leden 1, 2 en 3 van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt of andere produkten waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn, vervoeren, die door hun natuurlijke eigenschappen een doeltreffende produkt/waterafscheiding en bewaking onmogelijk maken; de naleving van de regeling van de lozing krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage dient te geschieden door het aan boord houden van restanten en het afgeven van alle verontreinigd waswater aan ontvangstinrichtingen.”

#### Voorschrift 16

De bestaande tekst van Voorschrift 16 wordt vervangen door het onderstaande:

#### *Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen en apparatuur voor olie-waterafscheiding en olie-filtreersysteem*

1. Elk schip met een bruto inhoud van 400 ton en meer doch minder dan 10 000 ton dient te zijn uitgerust met apparatuur voor het scheiden van olie en water (100 delen per miljoen), die voldoet aan lid 6 van dit Voorschrift. Elk zodanig schip dat grote hoeveelheden brandstofolie vervoert, dient te voldoen aan lid 2 van dit Voorschrift of aan lid 1 van Voorschrift 14.

2. Elk schip met een bruto inhoud van 10.000 ton en meer dient te worden uitgerust:

(a) hetzij met apparatuur voor het scheiden van olie en water (100 delen per miljoen), die voldoet aan lid 6 van dit Voorschrift en met een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dat voldoet aan lid 5 van dit Voorschrift;

(b) hetzij met een olie-filtreersysteem (15 delen per miljoen) dat voldoet aan lid 7 van dit Voorschrift.

3. (a) De Administratie kan de vereisten in de leden 1 en 2 van dit Voorschrift terzijde stellen voor elk schip dat uitsluitend wordt ingezet op:

(i) reizen binnen bijzondere gebieden; of

(ii) reizen binnen 12 mijl van het dichtstbijzijnde land buiten bijzondere gebieden, mits het schip wordt ingezet op:

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

(2) beperkte reizen, zoals door de Administratie bepaald; mits aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(iii) het schip is uitgerust met een opslagtank die groot genoeg is, zulks ten genoeg van de Administratie, voor het aan boord houden van alle oliehoudend lenswater;

(iv) alle oliehoudend lenswater aan boord wordt gehouden ter latere afgifte aan ontvangstinrichtingen;

(v) de Administratie heeft bevonden dat er toereikende ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn voor het ontvangen van zulk oliehoudend lenswater in een voldoende aantal havens of laad- of losplaatsen die door het schip worden aangedaan;

(vi) op het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, indien vereist, een aantekening is geplaatst, dat het schip uitsluitend wordt ingezet op reizen in een of meer van de categorieën aangegeven in (a) (i) of (a)(ii)(2) van dit lid; en

(vii) de hoeveelheid, het tijdstip en de haven van afgifte worden aangetekend in het Oliejournaal.

(b) De Administratie dient te verzekeren dat schepen met een bruto inhoud van minder dan 400 ton, voor zover mogelijk, worden uitgerust voor het aan boord houden van olie of oliehoudende mengsels, of voor het afgeven ervan overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 9, lid 1 (b) van deze Bijlage.

4. Voor bestaande schepen zijn de bepalingen in de leden 1, 2 en 3 van dit Voorschrift drie jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag van toepassing.

5. Een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn. Bij beschouwing van het ontwerp van de in het systeem op te nemen oliegehaltemeter dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen.\*) Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor een doorlopende weergave van het oliegehalte in delen per miljoen.

Deze weergave dient een aanduiding van tijd en datum te bevatten en dient ten minste drie jaar te worden bewaard. Het systeem voor olielozingen dient in werking te treden wanneer er enige lozing van vloeistof in zee plaatsvindt en het dient zo te zijn ingericht dat het verzekert dat elke lozing van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt wanneer de hoeveelheid geloosde olie op enig moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge Voorschrift 9, lid 1(b) van deze Bijlage. Elke storing in dit systeem dient te worden aangetekend in het Oliejournaal. Het onklare gedeelte dient bedrijfsklaar te worden gemaakt voordat het schip zijn volgende reis aanvangt, tenzij het op weg is naar een reparatiehaven. Bestaande schepen dienen te voldoen aan alle hierboven omschreven bepalingen, behalve dat het stoppen van de lozing met de hand mag geschieden.

6. De apparatuur voor het scheiden van olie en water bedoeld in de leden 1 en 2 (a) van dit Voorschrift, dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat wordt verzekerd dat elk in zee geloosd oliehoudend mengsel, nadat dit door de apparatuur is gevoerd, een oliegehalte heeft van minder dan 100 delen per miljoen. Bij het beoordelen van het ontwerp van dergelijke apparatuur dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen.\*)

7. Het oliefiltratiesysteem bedoeld in lid 2 (b) van dit Voorschrift dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat wordt verzekerd dat elk in zee geloosd oliehoudend mengsel, nadat dit door het systeem of de systemen is gevoerd, een oliegehalte van 15 delen per miljoen niet overschrijdt. Het dient te zijn voorzien van een alarminrichting om aan te geven wanneer deze waarde niet kan worden gehandhaafd. Bij het beoordelen van het ontwerp van dergelijke apparatuur dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen.\*) Met betrekking tot schepen met een bruto inhoud van minder dan 10.000 ton geen schepen zijnde die grote hoeveelheden brandstofolie vervoeren of die ingevolge Voorschrift 10, lid 3 (b) lenswater lozen, die zijn uitgerust met een oliefiltratiesysteem in plaats van apparatuur voor het scheiden van olie en water, dient aan de vereisten voor de alarminrichting te worden voldaan voor zover zulks redelijk en uitvoerbaar is."

Aan de leden 5, 6 en 7 van Voorschrift 16 wordt de onderstaande voetnoot toegevoegd:

„\*) Verwezen wordt naar de Aanbeveling inzake de internationale specificaties voor de uitvoering van olie-waterscheiders en oliegehaltemeters, door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.393(X)."

## Voorschrift 18

*Inrichtingen aan boord van olietankschepen voor pompen, pijpleidingen en lozen*

De bestaande tekst van Voorschrift 18 wordt vervangen door het onderstaande:

„1. Aan boord van elk olietankschip dient op het open dek, aan beide zijden van het schip, een losaansluiting te zijn opgesteld, ter koppeling aan ontvangstinrichtingen voor afgifte van verontreinigd ballastwater of van door olie verontreinigd water.

2. Aan boord van elk olietankschip dienen de pijpleidingen voor het in zee lozen van ballastwater of door olie verontreinigd water uit lading-tankruimten, zoals kan worden toegestaan krachtens Voorschrift 9 of Voorschrift 10 van deze Bijlage, te worden geleid naar het open dek of naar de zijde van het schip, boven de waterlijn in de ballasttoestand met de grootste diepgang. Andere pijpleidingsystemen die de handelingen mogelijk maken zoals deze zijn toegestaan ingevolge lid 6, (a) tot (e) van dit Voorschrift, kunnen aanvaard worden.

3. Aan boord van nieuwe olietankschepen dienen voorzieningen te worden getroffen voor het stoppen van de lozing in zee van ballastwater of door olie verontreinigd water uit het ladinggedeelte, behalve de lozing onder de waterlijn, toegestaan ingevolge lid 6 van dit Voorschrift, vanaf een plaats op het bovendeck of hoger op een zodanige plaats dat de gebruikte losaansluiting bedoeld in lid 1 van dit Voorschrift en de lozing in zee uit de pijpleidingen bedoeld in lid 2 van dit Voorschrift, met het oog waarneembaar zijn. Er behoeven geen voorzieningen voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats te zijn aangebracht, indien goed werkende verbindingen, zoals telefoon- of radioverbindingen, beschikbaar zijn tussen de waarnemingsplaats en de regelpositie voor de lozing.

4. Elk nieuw olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de volgende vereisten:

(a) het schip moet zijn uitgerust met olieleidingen die zodanig zijn ontworpen en aangebracht, dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt teruggebracht; en

(b) voorzieningen dienen te zijn getroffen ten einde alle ladingpompen en alle ladingleidingen na afloop van de lossing leeg te maken zo nodig na aansluiting op een nazuigsysteem. De restanten van de leidingen en de pompen moeten zowel naar de wal als naar een ladingtank of sloptank kunnen worden overgebracht. Voor lossing naar de wal moet een aparte leiding met een kleine diameter zijn aangebracht, die is verbonden met de walzijde van de afsluiters in de losaansluiting van het schip.



5. Elk bestaand olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of moet zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, of die aangewezen schone ballasttanks moet toepassen, moet voldoen aan de bepalingen van lid 4, (b) van dit Voorschrift.

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

(a) Gescheiden ballast en schone ballast mogen worden geloosd onder de waterlijn:

(i) in havens of bij laad- of losplaatsen buitengaats, of

(ii) op zee door het laten aflopen van de tanks;

mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de lozing is onderzocht, ten einde te verzekeren dat er geen vermenging met olie heeft plaatsgevonden.

(b) Bestaande olietankschepen die niet in staat zijn zonder verbouwing gescheiden ballast boven de waterlijn te lozen, mogen gescheiden ballast onder de waterlijn op zee lozen, mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de lozing is onderzocht, ten einde te verzekeren dat er geen vermenging met olie heeft plaatsgevonden.

(c) Bestaande olietankschepen die gebruik maken van aangewezen schone-ballasttanks, en die niet in staat zijn zonder verbouwing ballastwater uit aangewezen schone-ballasttanks boven de waterlijn te lozen, mogen deze ballast onder de waterlijn lozen, mits het lozen van het ballastwater wordt gecontroleerd overeenkomstig Voorschrift 13A(3) van deze Bijlage.

(d) Aan boord van ieder olietankschip op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie vermengd water uit tanks in het ladinggedeelte andere dan sloptanks door het laten aflopen van de tanks worden geloosd onder de waterlijn, mits voldoende tijd is verstreken zodat de afscheiding tussen olie en water kan hebben plaatsgevonden en het ballastwater onmiddellijk voor de lozing is onderzocht met een detector van het olie-waterscheidingsvlak zoals bedoeld in Voorschrift 15, lid 3 (b) van deze Bijlage, ten einde te verzekeren dat de hoogte van het scheidingsvlak zodanig is dat de lozing geen verhoogd risico van schade voor het mariene milieu met zich brengt.

(e) Aan boord van bestaande olietankschepen op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie vermengd water uit ladingtankgebieden onder de waterlijn worden geloosd na, of in plaats van de lozing volgens de methode bedoeld in (d) van dit lid, mits:

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

(ii) deze inrichtingen voor een deel van de stroom voldoen aan de door de Administratie gestelde eisen, die ten minste alle bepalingen dienen te

omvatten van de Specificaties voor het ontwerp, de installatie en werking van een deelstroomsysteem voor de regeling van lozingen overboord, aangenomen door de Organisatie.”

### Voorschrift 20

#### *Oliejournaal*

De bestaande tekst van de leden 1 en 2 wordt vervangen door het onderstaande:

„1. Elk olietankschip met een bruto inhoud van 150 ton en meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto inhoud van 400 ton en meer, moet zijn voorzien van een Oliejournaal Deel I (Werkzaamheden in ruimten voor machines). Elk olietankschip met een bruto tonnage van 150 ton en meer moet tevens zijn voorzien van een Oliejournaal Deel II (Werkzaamheden inzake lading/ballast). Het Oliejournaal, hetzij als onderdeel van het scheepsdagboek, hetzij anderszins, moet zijn ingericht volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

2. Het Oliejournaal dient, indien nodig voor elke tank afzonderlijk te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende werkzaamheden aan boord plaatsvindt:

- (a) voor werkzaamheden in ruimten voor machines (alle schepen):
  - (i) het ballasten of schoonmaken van brandstofolietanks;
  - (ii) het lozen van verontreinigd ballastwater of waswater uit tanks bedoeld onder (i) van dit lid;
  - (iii) het verwijderen van oliehoudende restanten;
  - (iv) het overboord lozen of anderszins verwijderen van lenswater dat zich in de ruimten voor machines heeft verzameld;
- (b) voor werkzaamheden betreffende lading/ballast (olietankschepen):
  - (i) het laden van olie;
  - (ii) het overbrengen van olie van de ene tank naar de andere gedurende de reis;
  - (iii) het lossen van olie;
  - (iv) het ballasten van ladingtanks en aangewezen schone-ballasttanks;
  - (v) het schoonmaken van ladingtanks met inbegrip van het wassen met ruwe olie;
  - (vi) het lozen van ballast, behalve vanuit gescheiden ballasttanks;
  - (vii) het lozen van water uit sloptanks;
  - (viii) het sluiten van alle desbetreffende afsluiters of soortgelijke inrichtingen na het lozen uit sloptanks;
  - (ix) het sluiten van afsluiters ten behoeve van het afsluiten van aangewezen schone-ballasttanks van de lading- en nazuigleidingen na het lozen uit sloptanks;
  - (x) het verwijderen van restanten.”

De tweede zin van lid 4 wordt vervangen door het onderstaande:

„Elke verrichte handeling moet door de officier of officieren, belast met de desbetreffende handelingen, worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde moet worden ondertekend door de kapitein van het schip.”

Aan de bestaande tekst wordt het onderstaande nieuwe lid toegevoegd:

„7. Voor olietankschepen met een bruto inhoud van minder dan 150 ton, die worden gebruikt overeenkomstig Voorschrift 15(4) van deze Bijlage moet door de Administratie een passend Oliejournaal worden uitgewerkt.”

### Voorschrift 21

#### *Bijzondere bepalingen voor boorinstallaties en andere platforms*

Aan de bestaande tekst wordt een nieuwe letter toegevoegd:

„(d) Buiten bijzondere gebieden en meer dan 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en onverlet het bepaalde in Voorschrift 11 van deze Bijlage, het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels vanaf deze boorinstallaties en platforms, wanneer deze stilliggen, verboden is, behalve wanneer het oliegehalte van de geloosde vloeistoffen zonder verdunning niet hoger is dan 100 delen per miljoen, tenzij er stringentere passende nationale voorschriften zijn, in welk geval de desbetreffende nationale voorschriften van toepassing zijn.”

### Voorschrift 25

#### *Waterdichte indeling en stabiliteit*

De bestaande tekst van lid 2, (a) wordt vervangen door het onderstaande en de letters (b), (c) en (d) worden gewijzigd in (d), (e) en (f):

“(a) Schade in de zijde van het schip

- |      |              |   |
|------|--------------|---|
| (i)  | Langsscheeps | 1/3 (L 2/3) of 14,5 meter, welke van de twee de kleinste is |
| (ii) | Dwarsscheeps | B/5 of 11,5 meter, welke van de twee de kleinste is         |

(binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lijn voor de zomerlastlijn)

(iii) Verticaal

Vanaf de buitenkant der spanten van de bodemhuidbeplating op het vlak van kiel en stevens, naar boven zonder begrenzing

(b) Schade aan het vlak van het schip

	Over 0,3L vanaf de voorloodlijn van het schip	Elk ander deel van het schip
(i) Langsscheeps	1/3 (L 2/3) of 14,5 meter, welke van de twee de kleinste is	1/3 (L 2/3) of 5 meter, welke van de twee de kleinste is
(ii) Dwarsscheeps	B/6 of 10 meter, welke van de twee de kleinste is	B/6 of 5 meter, welke van de twee de kleinste is
(iii) Verticaal	B/15 of 6 meter welke van de twee de kleinste is, gemeten vanaf de buitenkant der spanten van de bodem- huidbeplating op het vlak van kiel en stevens	B/15 of 6 meter welke van de twee de kleinste is, ge- meten vanaf de bui- tenkant der spanten van de bodemhuid- beplating op het vlak van kiel en stevens

(c) indien een beschadiging van kleinere omvang dan de maximale omvang van de schade als aangegeven in (a) en (b) van dit lid een ernstiger situatie ten gevolge heeft, moet van een dergelijke beschadiging worden uitgegaan."

De bestaande tekst van lid 3, (c) wordt vervangen door het onderstaande:

„(c) De stabiliteit in de eindtoestand na vollopen dient te worden nagegaan en kan als voldoende worden beschouwd indien de kromme van statische armen een minimum bereik heeft van 20 graden voorbij de evenwichtspositie, te zamen met een overgebleven statische arm van ten minste 0,1 meter binnen het bereik van 20 graden; het gebied onder de kromme binnen dit bereik mag niet minder zijn dan 0,0175 meter radialen. Onbeveiligde openingen mogen niet binnen dit bereik worden ondergedompeld, tenzij de betrokken ruimte als volgelopen wordt ver-

ondersteld. Binnen dit bereik kan het onderdompelen van een van de openingen opgesomd in (a) van dit lid en van andere tegen weer en wind afsluitbare openingen worden toegestaan."

Aan de bestaande tekst van lid 3 wordt de onderstaande nieuwe letter toegevoegd:

„(e) Met overvloed-inrichtingen waarvoor mechanische hulpmiddelen zijn vereist, zoals eventuele afsluiters of vereffeningsleidingen, wordt geen rekening gehouden voor het verminderen van een hellingshoek of het bereiken van het minimum bereik van de reststabiliteit om te voldoen aan de eisen van (a), (b) en (c) van dit lid en er dient een voldoende reststabiliteit te worden gehandhaafd gedurende alle tussenstadia tijdens het overvloeien. Ruimten die zijn verbonden door kokers met een grote doorsnede, kunnen als één ruimte worden beschouwd."

De bestaande tekst van lid 4, (b) wordt vervangen door het onderstaande:

„(b) De volgende permeabiliteiten moeten worden toegepast voor ruimten die ten gevolge van beschadiging zijn gevolpen:

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

\*) De permeabiliteit van gedeeltelijk gevulde afdelingen dient in overeenstemming te zijn met de hoeveelheid vloeistof die in de afdeling wordt vervoerd. Wanneer een met vloeistoffen gevulde tank beschadigd wordt, dient te worden aangenomen dat de inhoud uit die afdeling volledig verloren gaat en wordt vervangen door zout water tot het niveau van het uiteindelijke vlak van evenwicht."

De eerste zin van lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

„5. Aan de kapitein van elk nieuw olietankschip en aan de verantwoordelijke persoon van een nieuw olietankschip zonder eigen voortstuwing waarop deze Bijlage van toepassing is, dienen voldoende goed-

gekeurde gegevens ter beschikking te worden gesteld [, die de volgende informatie verschaffen:]

---

Op 9 juli 1985 deelde de Italiaanse Regering mede:

“It is the intention of the Italian Government to accept the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 even if they will enter into force for Italy only after specific approval of special legislation.”.

Uitgegeven de *elfde* oktober 1985.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H. VAN DEN BROEK