

T. C. Resmî Gazete

Kuruluş Tarihi : (7 Teşrinievvel 1336) — 7 Ekim 1920

Yönetim ve yazı işleri için Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğüne başvurulur.	24 Haziran 1990 PAZAR	Sayı : 20558
---	--------------------------	--------------

YÜRÜTME VE İDARE BÖLÜMÜ

Milletlerarası Sözleşme

Karar Sayısı : 90/442

Ekli “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL-73 Sözleşmesi)”, Sözleşmeyi tadil eden Protokol (MARPOL-78 Protokolü) ve anılan protokole ilişkin I, II ve V numaralı ekler ile 1984, 1985 ve 1987 tarihlerinde yapılan değişikliklerine katılmamız ve 13/9/1989 tarihli ve 89/14547 sayılı Kararnamenin yürürlükten kaldırılması; Dışişleri Bakanlığı’nın 30/3/1990, 12/4/1990 tarihli ve 1750, 2022 sayılı yazıları üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü ve 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulu’nca 3/5/1990 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Turgut ÖZAL
Cumhurbaşkanı

Y. AKBULUT Başbakan	K. İNAN Devlet Bakanı	H. DOĞAN Devlet Bakanı	G. TANER Devlet Bakanı
M. KEÇECİLER Devlet Bakanı	M. YAZAR Devlet Bakanı V.	V. DİNÇERLER Devlet Bakanı	M. YAZAR Devlet Bakanı
C. ÇİÇEK Devlet Bakanı	E. KONUKMAN Devlet Bakanı	İ. ÖZDEMİR Devlet Bakanı	M. TAŞAR Devlet Bakanı
İ. ÖZARSLAN Devlet Bakanı	H. ÖRÜÇ Devlet Bakanı	M. O. SENGÜRLÜ Adalet Bakanı	İ. S. GİRAY Millî Savunma Bakanı
K. AKKAYA Devlet Bakanı	G. TANER Dışişleri Bakanı V.	A. KAHVECİ Maliye ve Gümrük Bakanı	A. AKYOL Millî Eğitim Bakanı
A. AKSU İçişleri Bakanı	H. ŞİVGİN Sağlık Bakanı	C. TUNCER Ulaştırma Bakanı	C. ÇİÇEK Sanayi ve Ticaret Bakanı V.
C. ALTINKAYA Bayındırlık ve İskân Bakanı	İ. AYKUT Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	İ. AKÜZÜM Turizm Bakanı	
İ. ÖZARSLAN Tarım Orman ve Köyleri Bakanı V.	N. K. ZEYBEK Kültür Bakanı		
F. KURT Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı			

**Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait
Uluslararası Sözleşme, 1973**

BU SÖZLEŞMENİN TARAFLARI,

Genel olarak insan çevresinin ve özel olarak deniz çevresinin korunması gerektiğine İNANARAK,

Gemilerden kasıtlı olarak, ihmal veya bir kaza neticesinde denize bırakılan petrol ve diğer zararlı maddelerin deniz kirlenmesinde önemli bir sebep olduğunu TAKDİR EDEREK,

Aynı zamanda, 1954 Uluslararası Petrol ile Deniz Kirlenmesini Önleme Sözleşmesinin çevrenin korunması maksadıyla yapılan ilk ve çok yanlı bir anlaşma olarak önemini gözönünde tutarak ve o sözleşmenin deniz ve sahillerin kirlenmeden korunmasında bulunduğu katkısı TAKDİR EDEREK,

Petrol ve zararlı maddelerle deniz çevresinin kasıtlı olarak kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını ve bu maddelerin bir kaza neticesinde denize boşaltımını en aza indirmeyi İSTEYEREK,

Sadece petrol kirlenmesi ile sınırlı olmayan dünya çapında kurallar konulması ile bu amaca en iyi bir şekilde ulaşabileceğini KABUL EDEREK,

Aşağıdaki hususlarda ANLAŞMIŞLARDIR:

MADDE 1

Sözleşmeye Göre Genel Yükümlülükler

(1) Zararlı maddelerin veya birleşiminde bu zararlı maddeleri ihtiva eden sıvıların Sözleşme hükümlerine aykırı hareket edilerek denize boşaltımı neticesinde deniz çevresinin kirlenmesini önlemek amacı ile Sözleşme Tarafları bağlı bulundukları bu Sözleşme ve Eklerinin hükümlerine uymakla yükümlüdürler.

(2) Aksine açık bir hüküm bulunmadıkça bu Sözleşmeye yapılan bir atıf aynı zamanda Protokol ve Eklerine de yapılmış sayılır.

MADDE 2

Tanımlar

Aksine açık bir hüküm bulunmadıkça bu Sözleşme amaçları uyarınca;

(1) "Kurallar" deyimi, bu Sözleşme Eklerinde bulunan Kurallar anlamına gelecektir.

(2) "Zararlı Madde" deyimi, denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve Sözleşmenin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde anlamındadır.

(3) (a) Zararlı maddeler ve içlerinde böyle maddeler bulunan sıvılar konusunda "Boşaltım" deyimi, nasıl olursa olsun gemiden bir maddenin salıverilmesi anlamına gelecek ve kaçma, elden çıkarma, saçma, sızma, pompa ile başma, akıtma veya boşaltma işlemlerini kapsamı içine alacaktır.

(b) "Boşaltım":

- (i) 13.11.1972 tarihinde Londra'da yapılan Çöp ve Diğer Maddelerin Denize Atılmasından doğan Deniz Kirlenmesini Önleme Sözleşmesi'nin kasdettiği anlamda denize atılmaları; veya
- (ii) Deniz dibindeki maden kaynaklarının araştırılmasından, bunlardan yararlanılmasından ve bunlarla ilgili olarak kıyı açığında yapılan işlemlerden doğrudan doğan zararlı maddelerin denize bırakılmasını; veya
- (iii) Deniz kirlenmesini ortadan kaldırmak veya kontrol altında tutmak amacı için bilimsel ve yasal araştırma maksadı ile denize zararlı madde bırakılmasını, kapsamaz.

(4) "Gemi" deyimi, hidrofoil botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltılar yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dahil, deniz çevresinde faaliyette bulunan her türlü tekne anlamına gelecektir.

(5) "İdare" deyimi, geminin yetkisi altında faaliyette bulunduğu Devletin Hükümeti anlamına gelecektir. Herhangi bir devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir geminin idaresi o devletin hükümetidir. Deniz dibi ve bunun altındaki topraklarda araştırma yapan ve bunlardan yararlanan sabit veya yüzer platformlar söz konusu edildiği zaman idare, buralarda araştırma yapmak ve bunlardan yararlanmak maksadları için hükümlerlik hakkına sahip ilgili kıyı devletinin hükümetidir.

(6) "Olay" deyimi, bir zararlı maddenin veya içinde bir zararlı madde bulunan bir sıvının fiilen veya muhtemelen denize boşaltımı anlamına gelecektir.

(7) "Teşkilat" deyimi, Hükümetlararası Denizcilik Danışma Organizasyonu anlamına gelecektir.

MADDE 3
Uygulama

(1) Bu Sözleşmenin hükümleri:

- (a) Sözleşmeye Taraf bir devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan; ve
- (b) Bayrağını taşıma hakkı olmadığı halde bir Tarafın yetkisi altında faaliyette bulunan, gemilerde uygulanacaktır.

(2) Bu madde hükümlerinden hiçbirisi, sahilleri açıklarında bulunan deniz dibi ve deniz dibi altındaki toprakların doğal kaynaklar bakımında araştırılması ve kaynaklardan yararlanılması konularında mevcut uluslararası hukukun Taraflara tanıdığı hükümlerle haklarını kısıtlayıcı veya bunları genişletici şekilde yorumlanmayacaktır.

(3) Bu Sözleşme hükümleri harp gemileri, donanma yardımcı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bu devlet tarafından çalıştırılan ve şimdilik sadece ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmayacaktır. Bununla beraber, her Taraf bu gibi gemilerin, harekâtlarını veya harekât kabiliyetlerine hâlel getirmeksizin, makul ve tatbik edilebilir olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uyabilmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacaktır.

MADDE 4
Aykırı Hareket

(1) Bu Sözleşme gereklerine aykırı olan her türlü hareket yasaklanacak, böyle bir hareket vaki olduğu zaman uygulanmak üzere, geminin bağlı bulunduğu idare mevzuatında cezai hükümler bulunacaktır. İdarenin bir aykırı hareketten haberdar edilmesi ve mevcudiyeti iddia olunan bu aykırı harekete ait deliller bulunması halinde, mümkün olduğu kadar çabuk, kanunî takibata girişilecektir.

(2) Bu Sözleşme hükümlerine karşı olan aykırılıklar, Sözleşmeye Taraf olan Devletin yasama yetkisi dahilinde yasaklanacaktır ve bu sebeple o Tarafın mevzuatına bu konuda hükümler konulacaktır. Böyle bir hareket vaki olduğu zaman o Taraf:

- (a) Ya kendi mevzuatına göre kanunî takibatta bulunacak; veya
- (b) O geminin idaresine aykırı hareketin vaki olduğuna dair bilgi verecek ve elinde bulunan delilleri gönderecektir.

(3) Bir aykırı hareket hakkında ihbar alan bir idare bu bilgiyi veren ve delil gönderen Tarafa ve Teşkilata bu konuda aldığı önlemleri bildirecektir.

(4) Bu madde hükümlerine göre bir Taraf mevzuatına konulacak cezai hükümler, nerede olursa olsun, aykırı hareketlere cesaret ettiremeyecek kadar sert olacaktır.

MADDE 5

Belgeler ve Gemilerin Denetlenmesine Ait Özel Kurallar

(1) Bu maddenin (2)inci paragrafı hükümlerine bağlı kalınmak şartıyla, Sözleşmeye Taraf bir Devletin Kurallar gereğince tanzim edeceği bir belge, diğer Taraflarca kabul edilecek ve bu Sözleşmenin kapsamına giren bütün konularda, kendileri tarafından verilen bir belge gibi geçerli olacaktır.

(2) Kurallar gereğince bir belge taşıması istenen bir gemi, bir Sözleşme Tarafının yasama hakkına sahip olduğu limanlar veya kıyı açığı terminallerde bulunduğu sırada bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından denetime tabi tutulabilir. Gemi veya teçhizatının bu belge ayrıntılarından oldukça önemli bir tarzda ayrıldığına inandıracak açık deliller bulunmadığı durumda bu denetim gemide geçerli belge bulunup bulunmadığı soruşturması ile sınırlı olacaktır. Bu durumda veya gemide geçerli bir belge bulunmadığı zaman denetlemeyi yapan Taraf geminin deniz çevresine, makul olmayan bir zarar tehlikesi arzetyecek hale getirilmesini sağlayacak tedbirleri alacak ve gemi bu hale getirilmeden hareketine müsaade etmeyecektir. Mamafih; bu Taraf geminin en yakın uygun bir tamir limanına gidebilmesi için liman veya kıyı açığı terminalini terketmesine müsaade verebilir.

(3) Bir Taraf yabancı bir geminin Sözleşme hükümlerine uymayışı sebebiyle böyle bir gemi hakkında işleme girişir veya bu geminin liman veya kıyı açığı terminallerine girmesine müsaade etmezse bu Taraf, geminin bayrağını taşıma hakkında sahip olduğu devlerin konsolos veya diplomatik temsilcisine, buna olanak bulunmadığı ahvalde, bu geminin idaresine derhal durumu bildirecektir. Girişine izin vermeden ve böyle bir harekete girişmeden önce Taraf ilgili geminin idaresi ile istişare etmek de isteyebilir. Gemide kurallara göre geçerli belge bulunmaması halinde keyfiyet, yine idareye bildirilecektir.

(4) Sözleşmeye Taraf olmayanlara ait gemilere karşı Taraflar, bu Sözleşme'nin gereklerini, bu çeşit gemilere karşı daha hoş görülü davranılmamasını sağlayacak şekilde gereğince uygulayacaktır.

MADDE 6

Aykırı Hareketlerin Araştırılması ve Sözleşmenin Yürürlüğünün Sağlanması

(1) Sözleşmenin Tarafları, arayıp bulma ve çevre izleme konusunda gereken bütün pratik önlemleri ve rapor etme ile delillerin toplanmasına ait doğru yöntemleri kullanarak aykırılıkların aranıp bulunması ve bu Sözleşme hükümlerinin yürürlüklerinin sağlanmasında işbirliği yapacaklardır.

(2) Bu Sözleşme hükümlerine tabi olan herhangi bir geminin kurallara aykırı hareket ederek, bir Tarafın herhangi bir liman veya kıyı açığı bir terminalinde denize zararlı bir madde boşaltıp boşaltmadığı hususunun kanıtlanması maksadı ile; o Tarafın atadığı veya yetkili kıldığı memur tarafından sözü edilen gemi muayeneye tabi tutulabilir. Bu denetleme sonucunda Sözleşmeye aykırı bir hareket tesbit edilmesi halinde, gerekli işleme geçilmek üzere İdareye bir rapor gönderilecektir.

(3) Harhangi bir Taraf, mevut ise, İdareye bir geminin Sözleşmeye aykırı hareket ederek denize zararlı bir madde veya içinde böyle bir madde bulunan bir sıvıyı boşalttığına dair deliller gönderecektir. Uygulanması mümkün olursa ilk Tarafın uzman yetkilisi iddia olunan aykırı hareketi, gemi kaptanına bildirecektir.

(4) Delilleri alan, İdare, konuyu inceleyecek ve mevzuadiyeti iddia olunan aykırı hareket hakkında daha fazla veya daha sağlıklı delil gönderilmesini talep edebilir. Mevcudiyeti iddia olunan aykırı hareket hakkında takibata girişilmek üzere elde yeterli delil bulunduğu inanan İdare, olanağı kadar Çabuk, kanuni yollara başvuracaktır. İdare derhal mevcudiyeti iddia olunan aykırı hareketi ihbar eden Tarafa ve Teşkilata yapılan işlem hakkında bilgi verecektir.

(5) Bir geminin herhangi bir yerde denize zararlı bir madde veya içinde böyle bir madde bulunan sıvıyı boşalttığına dair, delilleri ile beraber, diğer bir Taraftan haber alan ve kendisinden bu konuda bir soruşturma yapılması istenen Taraf, bu Sözleşme hükümlerine tabi olan bir gemiyi kendi yasama yetkili altındaki limanlara veya kıyı açığı terminallerine girdiği vakit denetleyebilir. Böyle bir denetlemenin raporu, denetlemeyi isteyen tarafa ve bu Sözleşmeye göre gerekli uygulamaların yapılabilmesi için İdareye gönderilecektir.

MADDE 7

Gemilerin Sebepsiz Geciktirilmesi

(1) Sözleşmenin madde 4, 5 veya 6 gereğince, mümkün olan her gayret gösterilerek; gemilerin usulsüz şekilde geciktirilmesinden veya alıkonulmasından sakınılacaktır.

(2) Sözleşmenin 4, 5 veya 6'ncı Maddelerine dayanarak sebepsiz yere seferden alıkonulan veya geciktirilen bir gemi, bu yüzden uğradığı kayıp veya hasarlar için tazminata hak kazanacaktır.

MADDE 8

Zararlı Maddelerle İlgili Olayların Rapor Edilmesi

(1) Bir olayın raporu, gecikmeksizin ve mümkün olduğu kadar tam bir şekilde bu Sözleşmenin 1.Protokolu hükümlerine göre düzenlenecektir.

(2) Sözleşme'ye Taraf olanlardan her biri:

- (a) Uygun bir memur veya yetkili bir kuruluşun olaylar hakkında verilecek olan raporları alıp işlem yapması için gerekli bütün düzenlemeleri yapacak; ve

- (b) Alacağı tertibatın tam ayrıntılarını, diğer Taraflara ve teşkilatın üyesi Devletlere tamim edilmek üzere, Teşkilata bildirecektir.
- (3) Bu madde hükümlerine göre tanzim edilen bir raporu alan bir Taraf, gecikmeksizin bu raporu:
- (a) İlgili geminin idaresine; ve
- (b) Etkilenmesi ihtimali olan herhangi bir diğer Devlete ileticektir.
- (4) Sözleşme'ye Taraf olanlardan her biri, bu Sözleşmenin I.Protokol-ünde söz konusu edilen herhangi bir olayın yetkili makamlara rapor edilmesi için kendi deniz kontrol teknelerine ve uçaklarına ve diğer uygun hizmet müesseselerine talimat vermeyi, taahhüt eder. Bu Taraf, gerekli gördüğü takdirde, bu raporu Teşkilata ve ilgili diğer Taraflara da bildirecektir.

MADDE 9

Dışer Andlaşmalar ve Yorumlama

- (1) Bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra değiştirilmiş şekliyle, 1954 Denizlerin Petrol ile Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi-nin (1954) akitleri arasında o Sözleşme'nin yerini alacaktır.
- (2) Bu Sözleşme hükümlerinden hiçbiri, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2750 C (XXV) sayılı kararına uygun olarak toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansının Deniz Hukuku çalışmalarını ve geliştirmelerini engellemeyecek ve Devletlerin deniz Hukuku ve kıyı ve bayrak Devleti yargı yetkisinin yapısı ve kapsamı konusunda halen mevcut veya gelecekteki talepve hukuki görüşleri ile yetkilerinin mahiyet ve kapsamına hâlel getirmeyecektir.
- (3) Bu Sözleşmede yeralan Yetki deyimi; Sözleşmenin uygulandığı veya yorumlandığı sırada yürürlükte bulunan Uluslararası hukuk yönünden, hangi anlamda ise, o anlamda olacaktır.

MADDE 10

Uyuşmazlıkların Çözümü

Bu Sözleşme'nin uygulanması ve yorumlanması konularında iki ve daha ziyade Taraf arasında çıkacak bir ihtilafın, ilgili Taraflar arasında müzakere yoluyla halline olanak bulunmadığı ve Taraflar başka bir uzlaşma yolu bulamadıkları durumda bu ihtilaf, işbu Sözleşmenin II.Protokolu'nda öngörüldüğü şekilde hakemliğe sunulacaktır.

MADDE 11

Bilgilerin İletişimi

- (1) Sözleşme Tarafları aşağıda yazılı hususlarda Teşkilata bilgi iletmeyi taahhüt ederler:

- (a) Bu Sözleşme kapsamına giren çeşitli konularda yürürlüğe konulmuş bulunan Kanun, kararname, tüzük, yönetmelik ve diğer mevzuatın metinleri;
- (b) Kurallarda mevcut hükümlere uygun olarak zararlı madde taşıyan gemilerin dizayn, inşa ve teçhizatı ile ilgili konularda üyeler namına hareket etme yetkisi verilen ve Hükümete bağlı olmayan kuruluşların bir listesi;
- (c) Kurallarda mevcut hükümlere uygun olarak çıkarılmış bulunan belgelerin yeterli sayıda örnekleri;
- (d) Bulundukları yerler, kapasiteleri hizmet verebilme durumları ve diğer özellikleri dahil olmak üzere, kabul tesislerinin bir Listesi.
- (e) Bu sözleşmenin uygulama sonuçlarını gösteren resmi raporlar veya resmi rapor özetleri ve,
- (f) Bu Sözleşme hükümlerine aykırı hareket sebebiyle fiilen verilen cezaları gösteren ve Teşkilat tarafından standardize edilen bir form üzerine yazılmış olan. yıllık istatistik rapor

(2) Teşkilat, bu madde hükmüne göre aldığı bilgileri Taraflara gönderecek ve bu maddenin (1)(b) den (f)e kadar olan paragraflar gereğince kendisine gönderilen bilgileri bütün Taraflara dağıtacaktır.

MADDE 12

Gemilerin Kazaya Uğraması

(1) Her idare gemilerinden kurallardaki hükümlere tabi olan herhangi birinin deniz çevresine önemli derecede zararlı bir etki yapabilecek olan bir kazaya uğraması halinde, bu kazayı incelemek üzere bir soruşturma yapmayı taahhüt eder.

(2) Söz konusu soruşturma hakkında verilecek bilginin, bu Sözleşmede yapılacak değişimlere yardımcı olacağına inanan her Sözleşme Tarafı, Teşkilata bu konuda bilgi vermekle yükümlü olacaktır.

MADDE 13

İmza, Onay, Kabul, Uygun Bulma ve Katılma

(1) Bu Sözleşme Teşkilat merkezinde 15/1/1974 tarihinden 31/12/1974 tarihine kadar imzaya açık tutulacak ve bu tarihten sonra da katılmaya açık olacaktır. Devletler bu Sözleşme'ye:

- a) Onay, kabul veya uygun bulma şartı koşulmadan imza; veya
- b) Onay, kabul ve uygun bulma şartına bağlı olarak imza ve bunu takiben onay, kabul ve uygun bulma; veya
- c) Katılma

suretiyle Taraf olabilirler.

(2) Onay, kabul, uygun bulma veya katılma, bu amaçlı bir belgenin Teşkilat Genel Sekreterine verilmesi suretiyle gerçekleşecektir.

(3) Teşkilatın Genel Sekreteri, herhangi bir imza durumunu veya onay, kabul, uygun bulma veya katılmayı gösteren yeni bir vesikanın verildiğini ve verilmiş tarihini bu sözleşmeyi imzalamış olan bütün Devletlere bildirecektir.

MADDE 14

İhtiyari Ekler

(1) Bir Devlet bu Sözleşmeyi imza, tasdik, kabul ettiği, onayladığı veya bu Sözleşmeye katıldığı zaman bundan sonra metin içinde "İhtiyari Ekler" diye anılacak olan III, IV ve V'inci Ek'lerden bir veya hepsini kabul etmediğini beyan edebilir. Bu koşul ile, Sözleşme Tarafları bütün Ederin tamamına bağlı olacaklardır.

(2) İhtiyari Eklerden herhangi biri ile bağlı olmadığını açıklayan herhangi bir Devlet, herhangi bir zamanda Teşkilata 13 (2).Maddede sözüedilen bir belge vererek bu Eki kabul edebilir.

(3) İhtiyari bir Ek için bu Maddenin (1)inci paragrafı gereğince beyanda bulunan ve bu Eki bılhare bu maddenin (2)inci paragrafı gereğince kabul etmeyen bir Devlet, bu Ekin kapsadığı konularda ne bir yükümlülük taşıyacak, ne de bir hakka sahip olacak ve Sözleşmenin Tarafları söz konusu edildiği zaman o Eki kapsayan hususlarda o Devlet Taraf sayılmayacaktır.

(4) Teşkilat, bu Sözleşmeyi imza etmiş veya buna katılmış Devletlere, bu Maddeye göre yapılan beyanları ve bu Maddenin (2) inci paragrafında ki hükümler uyarınca verilen belgelerin alındığını bildirecektir.

MADDE 15

Yürürlüğe Giriş

(1) Bu Sözleşme, deniz ticaret filosunun toplam tonajı, dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının % 50'sinden az olmayan en az 15 devletin, 13.Madde hükümlerine uygun olarak, Taraf oluşundan 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

(2) İhtiyari Ek yukarıda yazılı (1) paragrafta öngörülen şartların gerçekleşmesinden 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

(3) Teşkilat, bu Sözleşmeyi imzalamış veya, buna katılmış olan Devletlere, Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini ve bu maddenin (2) paragrafı uyarınca bir İhtiyari Ekin Yürürlüğe giriş tarihini bildirecektir.

(4) Bu Sözleşme veya İhtiyari Ekleri bakımından yürürlüğe giriş için gerekli şartlar yerine getirildikten sonra, fakat yürürlüğe giriş tarihinden önce onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesi vermiş

Devletler için, hangisi daha geç ise, ya yürürlüğe giriş tarihi veya bu belgenin verilişinden 3 ay sonraki tarih, onay, kabul, uygun bulma veya katılma için geçerli olacaktır.

(5) Sözleşme veya bir İhtiyari Ekin yürürlüğe giriş tarihinden sonra onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesi vermiş olan Devletler için, Sözleşme veya İhtiyari Ek, belgenin verildiği tarihten 3 ay sonra geçerli olacaktır.

(6) Bu Sözleşme veya Ek tadilinin yürürlüğe girmesi için 16.maddede yazılı bütün şartlar yerine getirildikten sonra verilecek olan herhangi bir onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesi, Sözleşme veya Ek'lerin değiştirilmiş şekli için verilmiş sayılacaktır.

MADDE 16 Değişiklikler

(1) Bu Sözleşme aşağıda yazılı paragraflarda belirtilen usullerden herhangi biri ile değiştirilebilir:

(2) Teşkilat tarafından incelendikten sonra yapılacak değişiklikler:

- (a) Bir Sözleşme Tarafının önerceği herhangi bir değişiklik Teşkilata sunulacak ve incelenmesinden enaz 6 ay önce Genel Sekreter tarafından Teşkilatın bütün Üyelerine ve Taraflara gönderilecektir.
- (b) Yukarıda yazılı olduğu gibi önerilen ve dağıtılan herhangi bir değişiklik, incelenmek üzere Teşkilatın gereken komisyonuna gönderilecektir.
- (c) Teşkilat Üyesi olsun veya olmasın her Sözleşme Tarafı, Komisyon çalışmalarına katılma hakkına sahip olacaktır.
- (d) Değişiklikler, sadece toplantıda hazır bulunan ve oy veren sözleşme Taraflarının 2/3 çoğunluğu ile benimsenecektir.
- (e) Değişiklikler, yukarıda yazılı (d) alt paragrafına uygun olarak kabule değer bulunduğu takdirde, Teşkilat Genel Sekreteri tarafından kabul edilmek üzere, Sözleşmenin bütün Taraflarına gönderilecektir.
- (f) Bir değişiklik, aşağıdaki durumlarda kabul edilmiş sayılacaktır.
 - (i) Sözleşmenin bir maddesine ilişkin bir değişiklik sahibi bulundukları deniz ticaret filosu tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının % 50'sinden az olmamak üzere Tarafların üçde ikisi tarafından kabul edildiği tarihte kabul edilmiş sayılacaktır;
 - (ii) Sözleşmenin bir Ekine ilişkin değişiklik ilgili komisyon, bu değişikliğin, sahibi bulundukları deniz ticaret filosu tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının %50'sinden fazla olmak üzere Tarafların üç-

de ikisi tarafından kabul edilışinden sonra yürürlüğe gireceğine dair bir karar almadığı takdirde, bu tadil tasarısı, bu maddenin (f) (iii) alt paragrafı uyarınca kabul edilmiş addolunacaktır. Bununla beraber, bir Taraf bu Sözleşmeye ait bir Ekin değışiklik tasarısı kendisi için yürürlüğe girmeden önce Teşkilat Genel Sekreterine, yazılı onayının gerekli olacağını bildirebilir. Genel Sekreter bu bildirimi ve bunun alındığı tarihi Taraflara bildirecektir;

- (iii) Sözleşmenin bir Ek'inin Eklentisine ait bir değışiklik, kabulü sırasında özel komisyonun saptayacağı, fakat her halükarda 10 aydan az olmayan bir sürenin sonunma kabul edilmiş sayılacaktır. Yalnız bu süre içinde ya Tarafların en az 1/3ü veya sahibi bulundukları deniz ticaret filosu tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının %50 sinden fazla olan Taraflar Teşkilata bir ıttiraz gönderirlerse bu değışiklik tasarısı kabul edilmiş sayılmayacaktır;

- (iv) Sözleşmenin I.Protokoluna ilişkin bir değışiklik sözleşmenin Eklerine ilişkin değışiklikler için yukarıda (f) ve (ii) veya (f) (iii) alt paragraflarında belirtilen usullere tabi olacaktır.

- (v) Sözleşmenin II.Protokoluna ait bir değışiklik, yukarıda yazılı alt paragraf (f)(i) de açıklandığı gibi, Sözleşmenin bir Maddesindeki değışikliklerde olduğu şekilde, aynı işlemlere tabi tutulacaktır;

- (g) Değışiklik aşağıdaki şartlarda yürürlüğe girecektir:

- (i) (f) (iii) alt paragrafında belirlenen işlemin dışında olmak üzere Sözleşmenin bir maddesi I. Protokol veya II. Protokol değışiklikleri kabul ettiklerini beyan eden taraflar için, kabul ettikleri tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girecektir.

- (ii) (f) (iii)alt paragrafında belirlenen usule göre I.Protokola, bir Ekin bir Eklentisine veya sözleşmenin bir Ekine ait değışiklikler yapılması halinde, yürürlüğe giriş tarihinden önce kabul etmediklerini beyan eden veya (f) (ii) alt paragrafına uygun olarak onaylarının gerekeceğini bildiren Taraflar hariç, bütün Taraflar için, kabul edildikleri tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girecektir.

- (3) Konferans tarafından yapılan değışiklikler;

- (a) Bir Tarafın isteğı üzerine, Tarafların 1/3'ünün talebi desteklediğı bir durumda, Teşkilat değışiklik konusunu görüşmek üzere, Tarafları bir Konferansa çağıracaktır.

- (b) Böyle bir Konferansta mevcut ve oy veren Tarafların 2/3 çoğunluğu ile benimsenen bir değışiklik kabul edilmek üzere, Teşkilât Genel Sekreteri tarafından bütün Taraflara gönderilecektir.

- (c) Konferansın başkaca bir karar almaması halinde değişiklik yukarda (2) (f) ve (g) paragraflarında, bu amaç için belirlenen usullere göre kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiş sayılacaktır.
- (4) (a) Bir ihtiyarı Ek'e ilişkin bir değişiklik sözkonusu olduğu vakır, Sözleşme'ye Taraf deyımı Ek'le bağı olan Taraf anlamına gelecektir.
- (b) Bir Ek değişikliğini kabul etmeyen bir Taraf, sadece bu değişikliğin uygulanması konusunda Taraf değilmiş gibi kabul edilecektir.
- (5) Yeni bir Ek'in benimsenmesi ve yürürlüğe girmesi bir Sözleşme maddesinin değişikliğı ve yürürlüğe girmesi için konulan usullere tabi olacaktır.
- (6) Aksine kesin hüküm bulunmadıkça, bir gemi yapısına ilişkin olup, bu madde hükümleri gereğince yapılan, bu Sözleşmeye ait herhangi bir değişiklik, sadece bu değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihte veya bu tarihten sonra inşa mukavelesi yapılan veya inşa mukavelesi var olmadığı halde, omurgası kızığa konan gemilere uygulanacaktır.
- (7) Bir Protokol veya bir Ek'e ait herhangi bir değişiklik Protokol veya Ek'le ilgili olacak ve bu Sözleşme'nin maddeleri ile uyum içinde bulunacaktır.
- (8) Teşkilât Genel Sekreteri bu madde hükümlerine göre yürürlüğe giren herhangi bir değişikliğı, yürürlüğe giriş tarihi ile birlikte, bütün Taraflara bildirecektir.
- (9) Bu madde hükümlerine göre yapılacak bir değişikliğin kabulü veya bu konudaki itirazlar yazılı olarak Teşkilat Genel Sekreterine bildirilecektir. Genel Sekreter, bu çeşit bildirimleri ve bunların alınış tarihlerini bütün Sözleşme taraflarına bildirecektir.

MADDE: 17

Teknik İşbirliğinin Sağlanması

Sözleşme Tarafları, Teşkilat veya diğer uluslararası kuruluşlarla danışmalarda bulunarak, Birleşmiş Milletler Çevre Programı İcra Direktörü'nün yardım ve koordinasyonu ile aşağıda yazılı hususlarda teknik yardım isteyen Tarafları destekleyeceklerdir:

- (a) Bilimsel ve teknik personel eğltmek;
- (b) Alış ve izleme (monitör) tesisleri için gerekli cihazları temin etmek,
- (c) Gemiler tarafından deniz çevresinin kirlenmesini önlemek veya azaltmak için kolaylıklar, sağlamak, tedbirler ve tertibat almak;
- (d) Araştırmayı teşvik etmek;
- suretiyle bu Sözleşmenin amaç ve maksatlarına ulaşması sağlanacaktır.

MADDE: 18

Fesih

(1) Bu Sözleşme veya herhangi bir ihtiyari Ek, Sözleşme'ye Taraf olanlardan herhangi birince, Sözleşme veya böyle bir Ek'in o taraf için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıllık bir sürenin bitimini takiben herhangi bir zamanda feshedilebilir.

(2) Fesih talebi yazılı olarak Teşkilat Genel Sekreterine bildirilecek, Genel Sekreter de, böyle bir talebin alındığını ve alınış tarihini, keza fesihnin hangi tarihte geçerli olacağını diğer Tarafların tümüne bildirecektir.

(3) Fesih Genel Sekreterin bu konudaki ihbarı alışından 12 ay sonra veya ihbarda yazılı olan daha geç bir tarihte geçerli olacaktır.

MADDE: 19

Tevdi ve Tescil

(1) Bu Sözleşmenin metni Teşkilât Genel Sekreterine teslim edilecek, Genel Sekreter de bunun tasdikli hakiki suretlerini, Sözleşmeyi imza eden veya katılan Devletlere gönderecektir.

(2) Bu Sözleşme yürürlüğe girer girmez, bunun metni Teşkilat Genel Sekreteri tarafından Birleşmiş Milletler Antlaşmasının 102. maddesi hükümleri gereğince, tescil edilmek yayınlanmak üzere, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecektir.

MADDE: 20

Diller

Bu Sözleşme her bir metin eşit derecede geçerli olmak üzere, İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek nüsha olarak tanzim edilmiştir. Arap, Alman, İtalyan ve Japon dillerine resmi tercümeleri yapılacak ve imzalı orijinalleri ile beraber teslim olunacaktır.

Her biri Hükümetlerince yetki verilen, aşağıda (x) imzası bulunanlar tarafından bu Sözleşme imzalanmıştır.

Bin/dokuz/yetmişüç Kasım'ının ikinci günü LONDRA'da YAPILMIŞTIR.

(x) İmzalar konmamıştır.

DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLLETİLMESİNİN
ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE (1973)
İLİŞKİN PROTOKOL-1978

BU PROTOKOL'A TARAF OLANLAR,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin (1973) deniz çevresinin gemilere tarafından kirlenmesine karşı korunmasında önemli katkıları olabileceğini kabul ederek,

Keza gemilerin, özellikle petrol tankerlerinin sebepe olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kontrolü yöntemlerinin daha geliştirilmesi ihtiyacını da kabul ederek,

Ayrıca, Sözleşmenin I.Ekindeki Petrol Kirlenmesinin Önlemesi Kuralları'nın mümkün olduğu kadar çabuk ve kapsamlı olarak yürürlüğe konulması gereğini kabul ederek,

Belli bazı teknik problemler yeterince çözümleninceye kadar Sözleşme'nin II.Ek'inin uygulanmasının ertelenmesi gerektiğini taktir ederek,

Bu hedeflere Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'ye (1973) ilişkin bir Protokol akdi ile gerçekleştirilebileceğini dikkate alarak,

Aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır:

MADDE: I

1. Bu Protokol'un Tarafları:

- (a) Bu Protokol ve bu Protokol'un ayrılmaz biri parçasını oluşturacak olan Ek'inin hükümlerine; ve
- (b) Bu Protokolda yer alan değişiklikler ve ilavelere bağlı olmak koşulu ile denizlerin Gemiler Tarafından kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin (1973) (Bundan böyle "Sözleşme" diye anılacaktır) hükümlerine

yürürlük kazandırmayı taahhüt ederler.

2. Sözleşmenin ve bu Protokolun hükümleri tek bir metin gibi birlikte okunacak ve yorumlanacaktır.

3. Bu Protokola yapılan her atıf aynı zamanda bununu Ekine yapılan bir atıf sayılır.

MADDE: II

Sözleşmenin II.Ek'inin Yürürlüğe Konulması

1. Sözleşmenin Madde 14(1) hükümlerine rağmen, bu Protokolün tarafları, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren üç yıllık bir süre için veya Uluslararası Denizcilik Danışma Teşkilatının (bundan sonra "Teşkilat" diye anılacaktır) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nde (bundan sonra "Komite" diye anılacaktır) bu Protokol Taraflarının üçde iki çoğunluğu ile kararlaştırılabilen daha uzun bir süre için, Sözleşmenin II.Ek'i hükümleri ile bağlı olmamayı kabul ederler.

2. Bu Maddenin 1. paragrafında belirtilen süre içinde, bu Protokol Tarafları, Sözleşmenin II.Ek'i ile ilgili konularda Sözleşmeye göre herhangi bir yükümlülük taşımayacak veya herhangi bir ayrıcalık talep edemeyecektir ve bu Ek ile ilgili olarak Sözleşme Taraflarına yapılan atıflar bu Protokol Taraflarını kapsamayacaktır.

MADDE: III

Bilgilerin İletişimi

Sözleşme'nin II (1) (b) maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Tarafların kendi zabıtlarının bilgisi için dağıtılmak üzere, kurallardaki hükümler uyarınca zararlı maddeler taşıyan gemilerin dizaynı, yapısı, cihazları ve çalıştırılması ilgili idari konularda kendi tarafı namına hareket etme yetkisi tanınan sözveyör veya yetki tanınmış kuruluşların bir listesi. Bu sebeple, idare bu gibi sözveyör ve kuruluşlara verilmiş olan yetkiye ait özel sokumluluk ve şartları Teşkilata bildirecektir."

MADDE: IV

İmza, Onay, Kabul, Uygun Bulma ve Katılma

1. Bu Protokol Teşkilatın Merkezinde 1 Haziran 1978'den 31 Mayıs 1979 tarihine kadar imzaya açık tutulacak ve bundan sonra da katılmaya açık olacaktır.

Devletler aşağıdaki yollarla bu Protokola taraf olabilirler:

- (a) Onay, kabul veya uygun bulma kaydı olmaksızın imzalama; veya
- (b) Onay, kabul veya uygun bulma ile tekemmül edecek onay, kabul veya uygun bulma kaydını havı imza ile, veya
- (c) Katılma.

2. Onay, kabul, uygun bulma veya katılma, bu amaçlı bir belgenin Teşkilat Genel Sekreterine verilmesi ile gerçekleşir.

MADDE: V

Yürürlüğe Girme

1. Bu Protokol, deniz ticaret filoları toplamı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının yüzde ellisinden az olmayan en az onbeş Devlet bu Protokolun IV.'ü maddesi uyarınca Taraf oldukları tarihten oniki ay sonra yürürlüğe girecektir.
2. Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra verilen onaylama, kabul etme, uygun bulma veya katılma belgesi, verildiği tarihten üç ay sonra geçerli olacaktır.
3. Sözleşmenin 16.maddesi uyarınca bir değişikliğin kabul edilmiş sayıldığı tarihten sonra verilen onaylama, kabul etme, uygun bulma veya katılma belgesi bu Protokolun değiştirilmiş şekli için verilmüş sayılacaktır.

MADDE: VI

Değişiklikler

Sözleşme'nin Maddelerine, bir Ek'ine ve bir Ek'in bir Eklentisi-ne yapılan değişiklikler için sözleşme'nin 16.maddesinde öngörülen usuller verilen işlemler bu Protokolun Maddelerine, Ekine ve Ekin bir Eklentisine yapılacak değişiklikler için de uygulanacaktır.

MADDE: VII

Fesih

1. Herhangi bir Taraf, bu Protokolun kendisi için yürürlüğe girdiği tarihten beş yıl sonra her zaman bu Protokoldan çekilebilir.
2. Fesih, bir fesih belgesinin Teşkilat Genel Sekreterine tevdi edilmesiyle gerçekleştirilecektir.
3. Fesih, fesih ihbarının Teşkilat Genel Sekreteri tarafından alınmasından on iki ay sonra veya ihbarda gösterilen daha uzun bir süre sonra yürürlüğe girer.

MADDE: VIII

Tevdi Makamı

1. Bu Protokol, Teşkilat Genel Sekreterine (bundan sonra "Tevdi Makamı" diye anılacaktır) tevdi edilecektir.

2. Tevdi Makamı aşağıdaki hususları gerçekleştirecektir:
- (a) Bu Protokol'u imzalayan bütün Devletler;
- (i) Her yeni imza veya onay, kabul etme, uygun bulma veya belgesinin tevdi'i; tarihleri ile birlikte,
- (ii) Bu Protokol yürürlüğe giriş tarihinden;
- (iii) Bu Protokol'a ilişkin bir fesih bildiriminden, bunun alındığı tarih ve fesihinin yürürlüğe gireceği tarihlerden,
- (iv) Bu Protokol'un II (1) maddesi uyarınca verilen kararlar, dan haberdar edecektir.
- (b) Bu Protokolı imzalayan veya ona katılan bütün Devletlere, bu Protokolun aslına uygun onaylanmış kopyalarını gönderecektir.
3. Bu Protokol yürürlüğe girer girmez, tasıtklı gerçek bir kopyası Tevdi Makamı tarafından Birleşmiş milletler Anlaşmasının Madde 102. maddesi uyarınca tescil ve yayın için Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreterine gönderilecektir.

MADDE: IX

Diller

Bu Protokol, her bir metin eşit derecede geçerli olmak üzere İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek bir asıl nüsha halinde, hazırlanmış olup, metinlerin her biri eşit olarak geçerlidir. Arapçaya, Almancaya, İtalyancaya ve Japoncaya resmi tercümeleri yapılacak ve imzalı asıl nüsha ile birlikte tevdi edilecektir.

Hükümetleri tarafından gereğince yetki verilmiş olan aşağıda yazılı temsilciler bu Protokolı imzalamışlardır. (x)

Bındokuzyüyetmişsekiz şubatının onyedinci günü LONDRA'DA YAPILMIŞTIR.

(x) İmzalar konmamıştır.

PETROL İLE DENİZ KİRLENMESİNİ ÖNLEYİCİ KURALLAR

BÖLÜM 1- GENEL

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek'in Maksatları İçin:

(1) "Petrol" deyimi: Ham petrol, akaryakıt, slaç, petrol artıkları ve rafine ürünler (Bu Sözleşmenin ikinci Ek'i hükümlerine tabi olan petrokımya maddeleri hariç) ve yukarıda yazılı olan maddelerin genelliğini sınırlamadan, bu Ek'in 1. Eklentisinde liste halinde belirtiler maddeler dahil her ne olursa olsun, petrol anlamına gelecektir.

(2) "petrollü Karışım" deyimi: Terkibinde herhangi bir petrol bulunan bir karışım anlamına gelecektir.

(3) "Akaryakıt" deyimi: Gemileri sevkeden makine ve yardımcı makinelerde yakıt olarak kullanılan herhangi bir petrol anlamına gelecektir.

(4) "Petrol tankeri" deyimi: Yük yerlerinde öncelikle dökme halde petrol taşımak üzere inşa edilen veya bu hale getirilen gemi anlamına gelecek ve tam veya kısmen dökme halde petrol taşıdıkları zaman bu Sözleşmenin ikinci Ek'inde kimyasal tanker olarak anılan tankerleri ve birleşik taşıyıcıları da kapsama içine alacaktır.

(5) "Birleşik taşıyıcı" deyimi: petrol veya katı yükleri dökme halde taşımak üzere dizayn edilen bir gemi anlamına gelecektir.

(6) "Yeni gemi"

(a) İnşa mukavelesi 31/12/1975 tarihinden sonra yapılan; veya

(b) İnşa mukavelesi bulunmadığı ahvalde 30/6/1976 tarihinde omurgası kızağa konmuş veya inşa durumu bu halde olan; veya

(c) Teslim tarihi 31/12/1979 tarihinden sonra olan; veya

(d) Önemli bir değişikliğe bağlı olmak üzere:

(i) Mukavelesi 31/12/1975'den sonra olan; veya

(ii) Mukavenenin bulunmaması halinde inşa işleri 30/6/1976'da başlamış olan; veya

(iii) 31/12/1979'dan sonra tamamlanacak olan bir gemi anlamına gelecektir.

(7) "Mevcut gemi" deyimi: yeni olmayan bir gemi anlamına gelecektir.

(8) (a) "Önemli Değişiklik" mevcut bir geminin aşağıdaki şekilde tadili anlamına gelir:

(i) Geminin boyutları yahut taşıma kapasitesindeki önemli değişme; veya

(ii) Gemi tipinin değiştirilmesi; veya

(iii) İdarenin görüşüne göre geminin ömrünün uzatılması için gerekli değişiklik; veya

(iv) Bu sözleşme'nin mevcut gemilere uygulanmayan hükümlerinin, gemi yeni olsaydı uygulanmasını gerektirecek şekilde değiştirmeler.

(b) Bu paragrafın (a) şıkkındaki hükümlerine rağmen, bu Ekin Kural 13'ünün gereklerini karşılamak üzere 20.000 ve daha yukarı D.W.T.'daki mevcut petrol tankerlerinde yapılan değişiklikler bu Ek'in amaçları için "Önemli Değişiklik" sayılmayacaktır.

(9) "En yakın kara" "En yakın karadan" deyimi, uluslararası hukuka göre ilgili ülkenin karasularının başladığı taban çizgisinden kara sularına doğru tesbit edilen kısım demektir, ancak buna bir istisna olarak, bu Sözleşme maksatları için, Avustralyanın kuzeydoğu kıyılarında "en yakın karadan" deyimi, Avustralya kıyılarında aşağıda koordinatları verilen noktalardan çizilen çizgiden anlamına gelecektir:

Avustralya kıyısında

enlemi 110°00' Güney, boyları 142°08' Doğu noktasından

enlemi 10°35' Güney, boyları 141°55' Doğu noktasına,

oradan enlemi 10°00' Güney, boyları 142°00' Doğu noktasına,

oradan enlemi 9°10' Güney, boyları 143°52' Doğu noktasına,

oradan enlemi 9°00' Güney, boyları 144°30' Doğu noktasına,

oradan enlemi 13°00' Güney, boyları 144°00' Doğu noktasına,

oradan enlemi 15°00' Güney, boyları 146°00' Doğu noktasına,

oradan 18°00' Güney, boyları 147°00' Doğu noktasına,

oradan enlemi 21°00' Güney, boyları 153°00' Doğu noktasına,

Oradan Avustralya kıyısında enlemi 24°42' Güney, boyları 153°15' Doğu noktasına.

(10) "Özel alan" deyimi : Oşinografik ve ekolojik şartların belirli teknik sebepleri ve trafiğin özel karakterleri bakımından deniz kirlenmesini önleme için özel zorlayıcı metodlar benimsenmesi gerektiren bir deniz alanı anlamına gelecektir. Özel alanlar bu Ek'in 10'ncu kuralında liste halinde belirtilenleri de kapsamaktadır.

(11) "Petrollü maddenin boşaltma hızı" deyimi: Herhangi bir anda litre olarak petrol boşaltımının o andaki deniz mili olarak gemi hızına bölünmesi ile bulunan oran anlamına gelecektir.

(12) "Tank" deyimi: İçinde dökme olarak sıvı taşımak maksadıyla dizayn edilen ve geminin sabit bünyesi tarafından şekillendirilen kapalı bir hacim anlamına gelecektir.

(13) Alabanda tankı (Wing tank)" deyimi: Borda saçlarına bityşik olan herhangi bir tank anlamına gelecektir.

(14) "Merkez tank" deyimi: Boyuna perde içinde kalan herhangi bir tank anlamına gelecektir.

(15) "Slop tank" deyimi: Özel olarak tank artıkları, boşaltmalarını, tank yıkama sularını ve diğer petrolü karışimleri toplamaya ayrılan tank anlamına gelecektir.

(16) "Temiz balası" deyimi: Açık havalı bir günde, duran bir gemiden, sakın bir suya içinde bulunan sıvı boşaltıldığı zaman su üstünde veya bitişik sahil hattında petrol izleri görölmesine sebep olmayacak veya su yüzeyi üzerinde çökelti veya emülsiyon halinde maddelerin birikmesine yol açmayacak kadar güzel yıkanmış bir tanktaki balast suyu anlamına gelecektir. Balastın idarece onaylanan petrol boşaltma izleme ve kontrol sisteminden geçerek boşaltılması ve bu sistemin sıvıda varolan petrol miktarının milyonda onbeşden fazla olmadığı saptandığında, su üzerinde petrol izi görölse dahi, balastın temiz olduğu kabul olunacaktır.

(17) "Ayrılmış balast" deyimi: Petrol yükünden ve petrol yakıtı sisteminden tamamen ayrılmış ve devamlı olarak balast taşımaya veya bu sözleşme Ek'inde çeşitli olarak belirtilen zehirli maddelerden ve petrolden gayri yüklere tahsis edilmiş olan bir tanka konulan balast suyu anlamına gelecektir.

(18) "Boy" (L) deyimi: Omurga üstünden boşalmak üzere en küçük kalıp derinliğinin yüzde 85'inden geçen su hattındaki toplam boyun yüzde 96'sı veya hangisi daha büyükse aynı su hattı üzerinde bodoslama nın ön kı smından dümen boğazı eksenine kadar olan uzunluk anlamına gelecektir. Gemilerin meyilli olarak dizayn edilmesi halinde uzunluğun ölçüleceğı su hattı dizayn su hattına paralel olacaktır. Boy (L) metre olarak ölçülecektir.

(19) "Baş ve kış kaimeleler" boyun (L) boş ve kış uçlarından alınacaktır . Baş kaime boyun ölçüldüğü su hattında bodoslamamanın ön kısmı üzerinde olacaktır.

(20) "Gemi Ortası" : Boyun (L) ortasıdır.

(21) "Genişlik" (B) deyimi: Geminin maximum genişliğidir. Gemi ortasında posta kalıp hattından ölçölür. Kaplaması saç olmayan gemilerde bu ölçü teknenin dış yüzünden alınacaktır. Genişlik (B) metre olarak ölçülecektir.

(22) "Dedveyt" (DW) deyimi: Geminin, özgül ağırlığı 1,025 olan bir suda yaz frıborduna tekabül eden su hattındaki deplasmanı ile boş ağırlığı arasında metrik ton olarak ifade edilen fark anlamına gelecektir.

(23) "Boş Ağırlık" yük, yakıt, yağlama yağı, balast suyu, tatlı su, tanklardaki fib suyu, sarf olunur malzeme ve kumanya, yolcu ve mürettebat olmaksızın metrik ton olarak gemi teplasmanı anlamına gelir.

(24) Bir bölmenin "geçirgenliği" deyimi: O bölme içine konulabileceği farzolanun suyun hacminin, bölmenin toplam hacmine oranı anlamına gelecektir.

(25) Bir gemi içindeki "hacimler" ve "alanlar" her zaman kalıp hatlarına kadar hesap edilecektir.

(26) Bu kuralın (6)ncı paragrafındaki hükümlere bakılmaksızın bu Ek'in 13, 13B, 13E ve 18(4)ncü kurallarının amaçları için "yeni petrol tankeri"

- (a) İnşası için kontrat tarihi 1 Haziran 1979'dan sonra; veya
- (b) İnşa kontratı olmaması halinde 1 Haziran 1980'den sonra omurgası konmuş, yahut benzeri inşa safhasında ise;
- (c) Teslim tarihi 1 Haziran 1982'den sonra ise;
- (d) Önemli değişme uğramışsa;
 - (i) Kontrat tarihi 1 Haziran 1979'dan sonrası için veya
 - (ii) Kontrat olmaması halinde, inşaat için 1 Ocak 1980'den sonra başlamış olması; yahut
 - (iii) 1 Haziran 1982'den sonra tamamlanmış olan tankerlerdir.

Bununla beraber 70.000 ve daha yukarı D.W.T.daki Petrol tankerleri için bu kuralın (6)ncü paragrafındaki tanımlama bu Ek'in 13(1) kuralının amaçları doğrultusunda uygulanacaktır.

(27) Bu kuralın (7)nci paragrafındaki hükümlere bakılmaksızın bu Ek'in 13, 13A, 13B, 13C, 13(D), 18(5), 18(6) (c) Kuralları için "mevcut" petrol tankeri" bu kuralın (26)ncü paragrafına göre "yeni bir petrol tankeri" olmayan petrol tankeridir.

(28) "Ham Petrol" taşınması için uygun şekilde işlem görmüş olsun veya olmasın toprak altında doğal olarak meydana gelen herhangi bir sıvı hidro karbon karışımı demektir ve

- (a) Kendisinden damıtım yoluyla bazı ürünler ayrılmış olanları ve
- (b) Kendisine damıtılmış bazı ürünler ilave edenleri kapsar.

(29) "Ham petrol tankeri", ham petrol ticareti için taşıma işine tahsis edilmiş petrol tankeri demektir.

(30) "Ürün tankeri" ham, petrol dışındaki petrol ürünü ticareti için taşıma işine tahsis edilmiş petrol tankeri demektir.

Kural 2

Uygulama

(1) Aksine kesin hüküm bulunmadıkça bu Ek hükümleri bütün gemilere uygulanacaktır.

(2) Toplam 200³ m ve daha fazla petrolü dökme olarak taşımak için inşa edilen ve kullanılan yük bölmelerine sahip ve petrol tankeri olmayan gemilere bu Ek'in petrol tankerleri için yapılmış olan 9, 10, 14, 15(1),(2) ve (3), 18,20 ve 24(4) kuralları bu bölmelerin inşası ve çalıştırılmasında uygulanacak; yalnız, bu gibi yerlerin toplam hacmi 1000³ m ten az olduğu hallerde 15(1), (2) ve (3)üncü kuralların yerine bu Ek'in 15(4)ncü Kural hükümleri uygulanabilir.

(3) Bu sözleşmenin II sayılı Ek'in hükümlerine tabi olan bir yükün bir petrol tankerinde taşınması halinde, bu Sözleşmenin 11nci Ek'in gerekli hükümleri bu tankere de uygulanacaktır.

(4) (a) İnşa özellikleri, bu Ek'in II ve III sayılı bölümlerinin inşa ve cihazlarla ilgili hükümlerinin uygulanmasını makul ve pratik olmayacak bir hale getirecek şekilde olan su kanatlı (hydrofoil),hava yastıklı ve diğer yeni tip tankerleri (su yüzüne yakın araç, su altı aracı, v.s) görebcekleri hizmeti gözönünde tutularak, bu gemilerin inşa ve cihazları bakımından petrol ile deniz kirlenmesine karşı eşdeğer koruma sağlanması şartı ile, İdare ve hükümlerin uygulanması hususunda istisnaya tabi tutabilir.

(b) İdare tarafından verilen bu istisnanın ayrıntıları bu Ek'in 5'nci Kuralı gereğince düzenlenecek olan belgelerde gösterilecektir.

(c) Böyle bir istisna müsaadesi veren İdare, elverdiğince çabuk, fakat her halükarda verişinden sonra geçecek 90 gün içinde bunun ayrıntılarını ve verilmiş sebebini Teşkilata bildirecek, Teşkilat da, bunları bilgi için ve eğer varsa, gerekli harekete geçmeleri için, Sözleşmeye Taraf olanlara gönderecektir.

Kural 3

Eşdeğerler

(1) En azından bu Ek'in talimatından olan cihazlar, malzeme, alet ve edevat kadar etkili olması şartıyla, İdare bir gemide bu Ek'in talimatından olan bir cihaz, malzeme, alet ve edevat yerine eşdeğerlerinin kullanılmasına müsaade edebilir. İdarenin bu yetkisi bu Ek'de belirtilen petrolün denize boşaltılmasını kontrol altında bulunduran dizayn ve yapımla ilgili çalışma metodlarının yerine eşdeğer metodlar konulmasına kadar uzamayacaktır.

(2) Bu Ek talimatından olan cihaz, malzeme, alet ve edevatın yerine eşdeğerlerinin konulmasına müsaade eden İdare bu hususu Teşkilata bildirecek, Teşkilat da bilgi için ve mevcutsa uygun harekete geçmeleri için, Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim edecektir.

Kural 4

Sörvey ve Denetlemeler

(1) Her 150 ve daha yukarı gros tondaki petrol tankeri ve 400 ve daha yukarı gros tondaki diğer gemiler aşağıda belirtilen sörveye tabidirler.

- (a) Gemi servise konmadan veya bu Ek'in 5'nci kuralına göre gerekli belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ve geminin yapısının, teçhizatının, sistemlerinin bağlantılarının, donanımının ve malzemesinin tam bir sörveyi olup, bu Ek'in kapsamındaki gemiye ait hususları içine alan Bu sörvey, yapının teçhizatının, sistemlerin, bağlantıların ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir bütün talepleri kapsayacak garanti için yapılır.
- (b) İdare tarafından belirtilmiş fakat 5 yılı aşmayan periyodik sörveyler teknenin, teçhizatın, sistemlerin, donanımların ve malzemenin bu Ek'in gereklerine tamamen uyduğundan emin olmak için yapılır.
- (c) Cihazların, pompaların ve boru sistemlerinin, petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemlerinin, ham petrol yıkama sistemlerinin, petrollü su ayırma cihazlarının ve petrol süzgeç (filtre) sistemlerinin bu Ek'in ilgili gereklerine tamamen uyduğundan ve iyi çalışır durumda olduğundan emin olacak şekilde, belgenin geçerlik süresi için en az bir defa yapılan ana sörvey. Eğer bir belgenin geçerlik süresi içinde yalnız bir ara sörvey yapılırsa bu belgenin yarı süre bitiminin ne 6 ay öncesinden daha evvel ne de 6 ay sonrasında daha geç olacaktır. Bu tarz ara sörveyler bu Ek'in (5)nci kuralına göre verilmiş belge üzerine işlenerek onaylanacaktır.

(2) Bu Kuralın (1)nci paragrafındaki hükümlere bağlı olmayan gemiler için İdare bu Ek'in ilgili hükümlerine uyulmasını sağlamak maksadı ile gereken önlemleri alacaktır.

(3) (a) Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemi sörveyleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, İdare bu sörveyleri ya bu amaçla tayin ettiği sörveyörlere veya kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir.

(b) İdare belgenin geçerli olduğu süre içinde program dışı denetlemeler düzenler. Bu denetlemeler geminin ve teçhizatının istenilen maksat için emniyetle hizmet edecek nitelikte olduğunu sağlayacaktır. Bu denetlemeler kendilerinin denetleme servislerince yapılabildiği gibi, tayin edilmiş sörveyörler yahut İdarece tanınmış kuruluşlartarafından yapılır veya İdarenin talebi üzerine diğer Taraflara da yaptırılabilir. Bu Kuralın (1)nci paragrafının hükümleri

uyarınca İdare zorunlu yıllık sörveyler uyguluyorsa yukarıdaki program dışı denetlemeler zorunlu değildir.

- (c) (a) ve (b) paragrafında belirtilen sörvey ve kontrolleri yapmak için sörveyörleri tayin ederken yahut kuruluşlara bu hakkı tanırken İdare, atanan sörveyöre veya hak tanınan kuruluşa aşağıdaki hususlarda asgari yetki verecektir:

- (i) Bir geminin tamirini talep etmek; ve
(ii) İlgili Liman Devleti otoritelerinin isteği üzerine sörvey ve denetlemeler yapmak.

İdare atanmış sörveyörlerin ve tanınmış kuruluşların yetkisinin özel sorumluluk ve şartlarını mevcut protokol gereği memurlarının haberdar olması için diğer Taraflara dağıtılmak üzere Teşkilata bildirecektir.

- (d) Atanmış sörveyör veya tanınmış kuruluş geminin durumu yahut onun teçhizatının belgenin gereklerine önemli miktarda uymadığı veya böyle bir gemindeniz çevresi için kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin denize çıkacak durumda olmadığını saptadığında sörveyör yahut kuruluş derhal tashih için harekete geçer ve gereği gibi İdareyi haberdar eder. Eğer bu tashih yapılmazsa belge geri alınacak ve İdareye derhal bilgi verilecektir; ve eğer gemi diğer bir Tarafın limanında ise Liman Devletinin ilgili otoritelerine derhal bilgi verilecektir. İdarenin bir memuru, atanmış sörveyör veya tanınmış kuruluş Liman Devletinin ilgili otoritelerine bilgi verildiğinde, Liman Devletinin hükümeti bu memura, sörveyöre, veya kuruluşa bu kuralların verdiği yükümlülükleri yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır. Mümkünse, ilgili Liman Devleti'nin hükümeti geminin, deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin en yakın uygun tamir tersanesine gitmek maksadı ile denize açılabilinceye veya limandan çıkabilinceye kadar seyir yapmasını sağlayacak önlemleri alacaktır.

- (e) Her durumda, ilgili İdare sörvey ve denetimin tamlığını ve etkinliğini tamamen garanti edecek ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt edecektir.

- (4) (a) Geminin deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin her bakımdan denize çıkmaya hazır bulunmasını sağlamak için, gemi ve teçhizatının durumu, bu Sözleşme'nin hükümlerine uyumlu bir halde tutulacaktır.

- (b) Bu kuralın (1)inci paragrafında yazılı herhangi bir sörvey tamamlandıktan sonra İdarenin tasvibi olmaksızın

tekne, teçhizat, sistemlerde, donanımlarda yahut materyalde değişiklik yapılmayacak; ancak bu türlü teçhizat ve donanımın yenisi ile değiştirilmesi bir istisna teşkil eder.

- (c) Bir gemi kazaya uğradığı veya geminin bütünlüğünü yahut bu Ek'in kapsadığı teçhizatın verimini veya tamliğini önemli derecede etkileyen bir kusur meydana çıkarıldığı zaman, geminin sahibi yahut kaptanı mümkün olan en kısa zamanda ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye tanınmış kuruluşa yahut atanmış sörveyöre rapor verecektir. bunlar da bu Kuralın (1)nci paragrafında istenen sörveyin gerekli olup olmadığını araştıracaktır. Eğer gemi bir diğer Taraf limanında ise kaptanı yahut sahibi liman Devleti otoritelerine de derhal rapor verecek ve atanmış sörveyör yahut tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilmiş olduğundan emin olacaktır.

Kural 5

Belge Düzenlenmesi

(1) Diğer Sözleşme Taraflarının yasama yetkisinde bulunan limanları veya sahilten açık terminallere sefer yapan 150 veya daha yukarı gros tonluk bir petrol tankerine ve 400 ve daha ziyade gros tonluk herhangi bir diğer gemiye bu Ek'in 4'ncü kuralı uyarınca sörvey yapıldıktan sonra petrolden kirlenmenin önlenmesi için Uluslararası Belge (1973) düzenlenir. Mevcut gemiler için bu hüküm bu Sözleşmenin yürürlüğe girişinden 12 ay sonra uygulanacaktır.

(2) Böyle bir Belgeye ya İdare tarafından, yahut da İdarenin yetkili kıldığı şahıslar veya kuruluşlarca verilecektir. Her ne şartta olursa olsun İdare Belgenin bütün sorumluluğunu üzerine alacaktır.

Kural 6

Diğer Bir Hükümetin Belge Düzenlemesi

(1) Sözleşmeye Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sörveye tabi tutabilir, bu Ek'in kurallarının yerine getirildiğine kanaat hasıl ettiği zaman bu gemiye bu Ek gereğince, petrolden Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge (1973) verecek veya bunun için gerekenlere yetki verecektir.

(2) Bu belgenin ve sörvey raporunun birer kopyası, olanağı kadar çabuk talep eden İdareye gönderilecektir.

(3) Bu tarazda verilen bir belge üzerinde İdarenin talebi üzerine tanzim edildiğini açıklayan bir beyan bulunacak ve bu belge bu Ek'in 5'inci kuralı gereğince verilen Belge gibi geçerli olacak ve tanınacaktır.

(4) Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye Petrolden Kirilenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge (1973) verilmeyecektir.

Kural 7

Belgenin Şekli

Petrolden Kirilenmenin Önlenmesi için Uluslararası Bölge (1973) bu Ek'in 11'inci Eklentisinde verilen modele uygun olarak veren memleketin resmi dilinde tanzim edilecektir. Bu dilin İngilizce veya Fransız dillerinden biri olmayışı halinde, metin bu dillerden birine tercüme de içerecektir.

Kural 8

Belgenin Süresi

(1) Petrolden Kirilenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge (1973) İdare tarafından tayin edilen ve verilmiş tarihinden itibaren beş yılı aşmayan bir süre için verilecektir. Bu Ek'in 13 (9) kuralında belirtilen sınırlı bir süre için tahsis edilmiş temiz balast tankları kullanan bir petrol tankerinde belgenin geçerlilik süresi belirtilen bu süreyi aşmayacaktır.

(2) Eğer, teçhizat veya bağlantılarının doğrudan doğruya değiştirilme hariç, geminin konstrüksiyonunda, teçhizatında, sistemlerinde, bağlantılarında, donanımlarında yahut metaryalde İdarenin tasvibi olmaksızın önemli değişiklikler yapılmışsa veya eğer bu Ek'in 4(1)(c) kuralına göre İdare tarafından belirlenen ara sörveyler yapılmamışsa Belgenin geçerlilik süresi sona erecektir.

(3) Bir gemiye tahsis edilen belge keza geminin bayrak değiştirmesi halinde geçerliliğini kaybedecektir. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi verecek hükümetin bu Ek'in Kural 4(4)(a) ve (b) gereklerinin tam olarak yerine getirdiğine emin olduğu zaman verilecektir. Geminin Taraflar arasında devri halinde, geminin devrinden sonra üç ay içerisinde istendiğinde geminin daha önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti en kısa zamanda devirden önce almış olduğu belgenin bir kopyasını ve mümkünse ilgili sörvey raporunu da İdareye verecektir.

BÖLÜM II-GEMİLERİN İŞLETİLMESİ SIRASINDA KIRLENMENİN KONTROLU İÇİN KURALLAR

Kural 9

Petrolün Boşaltımının Kontrolü

(1) Bu ek'in 10ve 11'nci Kuralları ve bu Kuralın (2)nci paragrafı hükümlerine tabi olarak bu Ek'in uygulandığı gemilerdenaşağıda yazılı bütün şartlar yerine getirilmeden denize Petrol veya Petrollu bir karışım boşaltımı yasaklanacaktır:

(a) Bu paragrafın (b) şıkkı hükümleri hariç, bir petrol tankeri için:

- (i) Tanker özel bir alanda olmadığı zaman;
 - (ii) Tanker en yakın karadan 50 deniz milinden daha uzak olduğu zaman;
 - (iii) Tanker yoluna devam ederken;
 - (iv) Petrol boşaltma miktarı her deniz mili için 60 litreyi geçmediği zaman;
 - (v) Denize yapılan toplam petrol boşaltımı miktarı, mevcut tankerler için, bir kısmı kalıntıdan oluşan belirli bir yükün toplam miktarının 1/15000'ini, Yeni tankerler için, bir kısmı kalıntıdan oluşacak belirli bir yükün toplam miktarının 1/30000'inini geçmeyecektir; ve
 - (vi) Tankerde bu Ekin Kural 15'inde istendiği gibi bir petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi ve bir buşalık (slop) tank düzeni çalışır durumda mevcuttur.
- (b) Petrol tankeri olmayan 400 ve daha fazla gros tonluk bir gemiden ve taşıdığı petrol yük kalıntısı ile karışmamış olmak şartı ile, yük pompa dairesi sintinesi dışında, bir tankerin makine dairesi sintinesinden:
- (i) Gemi özel bir alan içinde olmadığı;
 - (ii) Gemi en yakın karadan 12 deniz milinden daha açıkta olduğu;
 - (iii) Gemi yoluna devam ettiği;
 - (iv) Petrol boşaltma miktarı bir milyonda 100 oranından az olduğu;
 - (v) Geminin petrol boşaltma izleme ve kontrol sistemlerinin petrolle su ayırması yapan cihazların petrol filtresinin veya bu Ek'in 16'ncı Kuralı ile istenilen diğer tesislerin çalıştığı;
- zamanlarda da denize petrol boşaltılabilecektir.

(2) 400 gros tondan daha az tonajda petrol tankeri olmayan ve özel bir alan dışında bulunan bir geminin petrol kalıntılarının gemi içinde depolanmasını, bunları alıcı tesislere veya bu Kuralın (1)(b) paragrafı içeriğine uyarak denize basılmasını sağlayacak, pratik ve makul olan, tesislerle donatılmış olmasını İdare teminat altına alacaktır.

(3) Bir geminin çok yakınında veya dümen suyunda su üzerinde veya su yüzüaltında görülür petrol izi bulunduğu farkedildiği her an, Sözleşme Taraflarının Hükümetleri derhal makul olarak yapabileceği kadar bu Kuralın veya bu Ek'in 10'ncü Kuralının ihlal edilip edilmediğini gösterebilecek olan olayları araştıracaktır. Bu araştırma, özellikle, rüzgar ve deniz şartlarını, geminin rota ve hızını, görülen petrol lekelerinin civardaki muhtemel diğer kaynaklarını ve herhangi bir petrol boşaltımı kaydını içerecektir.

(4) Bu kuralın 1'nci paragrafı hükümleri temiz veya ayrılmış balasta uygulanmayacaktır. Bu kuralın (1)(b) paragrafı hükümleri sulandırılmamış olup içindeki petrol miktarı milyonda 15 oranında olan bir sıvının boşaltımına uygulanmayacaktır. Kargo pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanacak ve petrol kargosu artığı ile karıştırılmayacaktır. Bu kuralın (1)(b) alt paragraf hükümleri, aşağıdaki şartlar sağlanmak şartıyla, petrolü karışımın boşaltımına uygulanmayacaktır;

- (a) Kargo pompası dairesi sintinesindeki yağlı su karışımı esas durumu bozulmayacaktır.
- (b) Petrolü karışım, petrol kargosu artığı ile karıştırılmayacaktır; ve
- (c) Petrol boşaltma oranı sulandırılmaksızın milyonda 15 oranını aşmayacaktır; ve
- (d) Gemide bu Ek'in 16(7) kuralına uygun olarak çalışan petrol süzdürme tertibatı bulunacaktır.

(5) Denize yapılan hiçbir boşaltma deniz çevresine tehlike teşkil edecek miktar veya yoğunlukta kimyasal veya diğer maddeleri veya bu Kuralda belirtilen boşaltma maksadı ile eklenen kimyasal veya diğer maddeleri ihtiva etmeyecektir.

(6) Bu kuralın, 1, 2 ve 4'üncü paragrafları uyarınca denize boşaltımı yapılamayacak olan petrol kalıntıları gemide tutulacak ve liman kabul tesislerine boşaltılacaktır.

Kural 10

Özel Alanlarda İşletilen Gemilerden Meydana Gelen Deniz Kirlenmesini Önleme Metodları

(1) Bu Ek'in maksatları için özel alanlar aşağıda belirtildiği gibi Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz ve Körfezler alanıdır:

- (a) "Akdeniz alanı içinde bulunan körfezler ve denizler dahil, Akdeniz'in tümü anlamına gelecektir. Akdeniz'le Karadeniz arasındaki sınırı 41° Kuzey enlem 5°36' Batı boylamında Cebelitarık Boğazı batı sınırı meydana getirir.
- (b) "Baltık Denizi alanı" Bothnia ve Finlendiya Körfezleri dahil olmak üzere tüm Baltık Denizi girişindeki Skagerrak'da bulunan Skaw'dan geçen 57°44.8' Kuzey enlemi ile sınırlanır.
- (c) "Karadeniz alanı" Karadeniz'in tümü anlamına gelir. 41° Kuzey enlemi Akdeniz'le Karadeniz arasındaki sınırı oluşturur.
- (d) "Kızıldeniz alanı" Süveyş ve Akaba Körfezleri dahil Kızıldeniz'in tümü anlamına gelir. 12°8.5' Kuzey, 43°19.6' Doğu noktasındaki Ras si Ane ile 12°40.4'

Kuzey ve 43°30.2' Doğu noktasında bulunan Husn Murad arasını berleştiren kerte hattı ile sınırlanır.

- (e) "Körfez Alanı" 22°30' Kuzey, 59°48' Doğu noktasında bulunan Ras Al Hadd ile 25°04' Kuzey, 61°25' Doğu noktasındaki Ras Al Faste'h'i birleştiren kerte hattının Kuzey Batısında kalan alan anlamına gelir.

(2) Bu Ek'in İinci Kuralı hükümleri saklı kalmamak kaydıyla:

- (a) Bir özel alan içinde bulunan bir petrol tankeri ve 400 gros tondan daha büyük olan petrol tankeri olmayan herhangi diğer bir geminin denize petrol veya petrol karışımı boşaltması yasaklanacaktır.
- (b) Bir özel alanı içinde bulunan 400 gros tondan daha küçük petrol tankeri olmayan bir gemiden sıvı atığının içindeki petrol miktarı, sulandırılmadan bir milyonda 15 oranını aştığı veya aşağıdaki şartlar varolmadığı hallerde denize petrol veya petrol karışımı boşaltması yasaklanacaktır.
- (i) (i) Gemi hareket halindeyse,
(ii) Petrol boşaltma oranı milyonda 100'ü aşmıyorsa, ve
(iii) Bosaltma karadan mümkün olduğu kadar açıkta fakat hiçbir zaman 12 milden yakına yapılmıyorsa,

(3) (a) Bu kuralın 2'nci paragraf hükümleri yahut ayrılmış balastın boşaltımına uygulanmayacaktır.

(b) Bu kuralın (2) (a) şıkkı hükümleri aşağıdaki şartlar var olduğunda makine dairesinden gelen ve temizlenen sintine suyunun boşaltımına uygulanmayacaktır.

- (i) Sintine suyu, pompa dairesi sintinelerinden gelmediğinde
(ii) Sintine suyu yük kalıntıları ile karışmadığında;
(iii) Gemi rotası üzerinde ilerlemekte olduğunda;
(iv) Sulandırılmamış sıvı artığın petrol miktarı milyonda 15 oranını geçmediğinde;
(v) Gemide bu Ek'in Kural 16(7)si uyarınca petrol süzme cihazı çalışır durumda mevcut ise ve
(vi) Filtre sisteminde sıvı atıktaki petrol miktarı milyonda 15 oranını aştığı zaman boşaltımı otomatik olarak durduracak bir durdurma tertibatı mevcut ise,

(4) (a) Denize yapılan hiçbir boşaltım deniz çevresine tehlikeli teşkil edecek miktar veya yoğunlukta kimyasal veya diğer maddeleri veya bu Kuralda belirtilen boşaltım gereklerine uyulmadığını gizlemek maksadı ile eklenen kimyasal veya diğer maddeleri ihtiva etmeyecektir.

(b) Bu kuralın (2) veya (3) paragrafları uyarınca denize boşaltım yapılmayacak olan petrol kalıntıları ya gemide tutulacak veya alıcı tesislere boşaltılacaktır.

(5) Bu kural hükümlerinden hiçbirini bir gemini sadece bir bölümü özel alan içinde kalan bir seferde bu özel alan dışında bulunduğu sırada bu Ek'in 9ncu kuralı uyarınca denizde bir boşaltım yapmasını yasaklamayacaktır.

(6) Bir geminin çok yakınında veya dümen suyunda su yüzünde veya altında görülür petrol izi bulunduğu farkedildiği her zaman Sözleşme Tarafları Hükümetlerin, makul olarak yapabilecekleri en son hadde kadar, derhal bu Kuralın veya bu Ek'in 9ncu Kuralının ihlal edilip edilmediğini gösterebilecek olayları araştırılacaktır. Bu araştırma özellikle rüzgar ve deniz durumlarını, geminin rota ve hızını, civarda görülen petrol lekelerinin muhtemel diğer kaynaklarını ve ilgili petrol boşaltım kayıtlarını içerecektir.

(7) Özel alanlar içindeki alma tesisleri:

(a) Akdeniz, Karadeniz, ve Baltık Denizi alanları:

- (i) Sınırları belirli bir özel alana kadar uzanan her sözleşme tarafının hükümeti 1.1.1977'den daha geç olmayan bir tarihte, bu özel alan içinde kalan petrol yükleme terminallerinde ve tamir limanlarında petrol tankerlerinden kirli safraları ve tank yıkama sularını alacak ve bunları işleme tabi tutacak uygun alma tesislerinin bulundurulmasını sağlamakla yükümlü olacaktır. İlave olarak özel alan içindeki bütün limanlarda bütün gemilerin diğer kalıntıları ve diğer petrollü karışımları için yeterli alma tesisleri bulunacaktır. Bu tesisler, onları kullanan gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak şekilde ihtiyaçları karşılamaya yetecek kapasitede olacaktır.
- (ii) Hükümranlık yetkisi içinde kalan yerlerde gemilerin safra boşaltımı yaparak, çektikleri suyun azaltılmasını icabettiren, derinliği az su geçitine sahip olan her tarafın Hükümeti bu paragrafın (a) (i) alt paragrafında söz konusu edilen tesislerin varlığını sağlayacak ve bu tesislerde bulaşık sıvı (slop) ve kirli safra basan gemilerin gecikebileceklerine dair şart bulunacaktır.
- (iii) Bu Sözleşmenin 1.1.1977 tarihinden önce yürürlüğe girmesi halinde yürürlüğe giriş tarihi 1.1.1977 tarihi arasında özel alanlarda seyir yapan gemiler bu Ek'in 9ncu Kuralı gereklerine uyacaklardır mamafih, sahil hattı özel alanların sınırında bulunan tarafların Hükümetleri bu alt paragrafa göre 1.1.1977'den önce bir tarih tesbit edebilirler, fakat bu Sözleşmenin

yürürlüğe giriş tarihinden sonra, ilgili özel alanlar bakımından bu Kural'ın gerekleri aşağıdaki durumlarda aranmaya başlanacaktır.

- (1) Gereken bütün alma tesislerinin bu tarihten önce faaliyete geçmiş olması ve
 - (2) İlgili tarafların tesislerin faaliyete geçme tarihinin diğer taraflara bildirilmek üzere en az 6 ay önceden Teşkilata haber verilmesi.
- (iv) 1.1.1977'den veya bu paragrafın (a)(iii) alt paragrafı gereğince tesbit edilecek olan tarih daha erken olduğu takdirde belirlenecek tarihten sonra her taraf bu tesislerin uygun olmadığı hakkındaki her iddiayı, gönderilmek üzere, Teşkilat'a bildirecektir.
- (b) Kızıldeniz ve Körfez alanları:
- (i) Özel alanda herhangi bir kıyısı bulunan Sözleşme'ye Taraf Hükümetler mümkün olan en kısa zamanda bu özel alan içinde kalan petrol yükleme terminallerinde ve tamir limanlarında tankerlerin kirli safraları ve tank yıkama sularını alacak ve bunları işleme tabi tutacak uygun alıcı tesisler bulundurulmasını sağlamakla yükümlü olacaklardır. İlave olarak özel alan içindeki bütün limanlar bütün gemilerin diğer kalıntılarını ve petrollü karışımlarını alacak yeterli alma tesisleri bulunduracaklardır. Bu tesisler gemilerin geciktirilmesine neden olmayacak şekilde ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli kapasitede olacaklardır.
 - (ii) Hükümranlılık yetkisi içinde kalan yerlerde gemilerin safra boşaltımı yaparak, çektikleri suyun azaltılmasını gerektiren, derinliği az su geçitine sahip olan her tarafın Hükümeti bu paragrafın (b)(i) yardımcı paragrafında söz konusu edilen tesislerin varlığını sağlayacak ve bu tesislerde bulaşık sıvı (slop) ve kirli safra basan gemilerin gecikebileceklerini şart koşacaktır.
 - (iii) Her ilgili taraf bu paragrafın (b) (i) alt paragrafları hükümlerine uyarak alacağı önlemleri Teşkilata haber verecektir. Yeterli düzeyde haber aldıktan sonra Teşkilat, bu Kuralın gereklerinin söz konusu alan bakımından yürürlüğe gireceği tarihi tesbit edecektir. Teşkilat bu suretle tespit edilecek tarihi; tesbitinden 12 aydan az olmayan bir süre önce, bütün taraflara bildirecektir.
 - (iv) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi ile tesbit edilen tarih arasında bu özel alanda seyir yapan gemiler bu Ek'in 9ncu Kuralı gereklerine uyacaklardır.
 - (v) Bu tarihten sonra, bu gibi tesislerin henüz var olmadığı bu özel alanlarda yükleme yapan petrol

tankerleri bu Kural hükümlerine tamamiyla uyacaklardır. Bununla beraber, yükleme maksadıyla bu özel alanlara giren petrol tankerleri yalnız temiz safra ile girmek için her türlü gayreti göstereceklerdir.

- (vi) Özel alan için varolan Kuralların yürürlüğe girdiği tarihten sonra, bu tesislerin gerektiği şekilde olmadıkla rını gösteren bütün olayları; her taraf ilgili bütün taraflara yayınlamak üzere, Teşkilata bildirecektir.
- (vii) Bu Ek'in 12'nci Kuralında özellikleri belirtilen alma tesisleri, hangisi daha sonra ise, ya 1.1.1977 tarihine kadar veya bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden bir yıl sonra tesis edilecektir.

Kural 11

İstisnalar

Bu Ek'in 9 ve 10'ncu Kuralları aşağıda yazılı hallerde uygulanmayacaktır.

- (a) Geminin güvenliğini sağlamak ve denizde can kurtarma amacıyla petrol veya petrollü karışımların denize boşaltımı; veya
- (b) Geminin yahut teçhizatının hasarı nedeniyle petrol veya petrollü karışımların denize boşaltılması:
 - (i) Hasar vaki olduktan veya denize boşalma olayı keşfedildikten sonra boşalmayı önlemek veya en az düzeye indirmek için gerekli bütün akla yakın tedbirlerin alınması mşartı ile; ve
 - (ii) Armatör veya gemi kaptanının ya isteyerek hasarı meydana getirmesi veya hasarın meydana geleceği ihtimalinin var olduğunu bilerek, dikkatsizce hareket etmeleri hali hariç; veya
- (c) Kirlenme zararlarının en alt düzeye indirilmesini sağlamak ve kirlenme ile savaşmak amacı için, İdarenin onayladığı birleşiminde petrol bulunan maddelerin denize boşaltılması, bu boşalma hangi Hükümetin yargı yetkisi altında bulunan yerlerde meydana gelecek ise, o Hükümetin de onayı alınacaktır.

Kural 12

Alma Tesisleri

(1) Bu Ek'in 10'uncu Kuralı hükümleri saklı kalmak koşulu ile, her tarafın Hükümeti petrol yükleme terminallerinde, onarım limanlarında ve gemilerin petrollü kalıntılarını boşaltmaya zorunlu oldukları diğer limanlarda petrol tankerlerinden ve diğer gemilerden çıkarılacak

olan bu maddeleri, gemileri gereksiz şekilde geciktirmeden, alabilme yeteneğine sahip alma tesisleri bulundurulmasını sağlayacaktır.

(2) Bu kuralın (1) no'lu paragrafı uyarınca aşağıda gösterilen yerlerde alma tesisleri bulunacaktır:

- (a) Limana varıştan hemen önce 72 saatten veya 1200 deniz milinden az bir safralı (balastlı) sefer yapmış olan petrol tankerlerinin ham petrol yükleyecekleri bütün limanlar ve terminaller;
- (b) Günde, ortalama 1000 tondan fazla olarak dökme ham petrol dışındaki petrollerin yüklendiği bütün liman terminalleri;
- (c) Gemi tamir tersaneleri ve tank yıkama tesisleri bulunan bütün limanlar;
- (d) Bu Ek'in 17'nci Kuralının içerdiği tortu çamuru tankı veya tankları bulunan gemilerle iş gören bütün liman ve terminaller;
- (e) Bu Ek'in 9'uncu Kuralı hükümlerine göre petrolle sintine suyu ve diğer kalıntıların boşaltımı yapılamayacak olan bütün limanlar; ve
- (f) Bu Ek'in 9'uncu Kuralı gereği kombine taşıyıcıların petrol kalıntılarını denize dökemeyecekleri bütün dökme yük yükleme limanları.

(3) Alma tesislerinin kapasiteleri aşağıda yazılı olduğu gibi olacaktır:

- (a) Ham petrol yükleme terminallerinde bu Kuralın (2)(a) paragrafında belirtilen seferleri yapan bütün petrol tankerlerinden, bu Ek'in 9'uncu kural (1)(a) paragrafı hükümlerine göre boşaltımı yapılamayacak olan petrol ve petrol karışımlarını almaya yeterli alıcı tesisler bulundurulacaktır.
- (b) Bu kuralın (2)(b) paragrafında söz konusu edilen yükleme liman ve terminalleri dökme ham petrol dışında petrol yükleyen petrol tankerlerinin bu Ek'in 9(1)(a) kuralı hükümleri uyarınca denize dökemedikleri petrol ve petrol karışımlarını almaya yetecek kapasitede alma tesisleri bulundurulacaktır.
- (c) İçinde gemi tamir tersanesi veya tank yıkama tesisleri bulunan bütün limanlarda gemilerin bu tersane ve tesislere girmeden önce atmak zorunda oldukları, gemide kalan, bütün kalıntı ve petrol karışımlarını almaya yetecek kapasitede alma tesisleri bulundurulacaktır.
- (d) Bu Kuralın (2)(d) paragrafı gereğince limanlar ve terminal-lerde bulundurulacak olan bütün alma tesisleri, makul olarak bu limanlar ve terminallere uğraması beklenen

bütün gemilerden bu Ek'in 17'nci Kuralı hükümleri gereğince gemide tutulacak olan bütün kalıntıları almaya yeterli kapasitede olacaklardır.

- (e) Bu Kural gereğince limanlar ve terminallerde bulundurulacak olan alma tesisleri bu Ek'in 9'ncü Kuralı gereğince denize dökülmeyen petrollü sintine suları ve diğer kalıntıları almaya yetecek kapasitede olacaklardır.
- (f) Bu Ek'in 9'ncü Kuralı gereği kombine taşıyıcıların petrol kalıntılarını denize dökemeyecekleri bütün dökme yük yükleme limanları.

(4) Bu kuralın (2) ve (3) sayılı paragraflarında belirtilen alma tesisleri, hangisi daha sonra ise, ya bu Sözleşme'nin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren bir yıldan geç olmayan bir tarihte veya 1.1.1977'de hizmete gireceklerdir.

(5) Her Taraf bu Kural gereğince bulundurulacak olan alma tesislerinin yetersizliğini gösteren bütün olayları, diğer Taraflara bildirmek üzere, Teşkilata haber verecektir.

Kural 13

Ayrılmış Balast Tankları, Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tankları ve Ham Petrol İle Yıkama

Bu Ek'in 13C ve 13D Kuralları hükümleri saklı kalmak koşulu ile Petrol tankerleri bu Kural'ın gereklerine uygun donatılacaktır.

20.000 ve daha yukarı D W T.daki yeni petrol tankerleri

(1) 20.000 D.W.T. ve daha büyük olan yeni ham petrol tankerlerine ve 30.000 D.W.T. ve daha büyük yeni petrol ürünü tankerlerine ayrılmış balast tankları konacak ve bu Kuralın (2),(3) ve (4)üncü yahut (5)inci paragrafına göre donatılacaklardır.

(2) Ayrılmış balast tanklarının kapasitesi o şekilde tayin edilecek ki gemi su balastı için kargo tanklarına başvurmaksızın balastlı seferini emniyetle yapabilsin, yalnız bu Kuralın (3) ve (4)üncü paragraflarının gerekleri bir istisnadır. Mamafih her durumda ayrılmış balast tanklarının kapasitesi hiç olmazsa öyle olmalı ki, seferin herhangi bir safhasında herhangi bir balast durumunda geminin boş ve yalnız ayrılmış balastı dahil geminin drafları ve trimi aşağıdaki gereklerin her birini karşılayabilmelidir.

- (a) Geminin vasatda kalıp su çekimi (dm), gemi deformasyonu dikkate alınmaksızın metre olarak:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

- (b) Baş ve kıç dikme su çekimleri kıça trimin 0.015 L'den büyük olmaması kaydıyla paragraf (a) da belirtilen su çekimlerine (dm) tekabül edecektir.

(c) Kış dikme su çekimi her halükarda pervanenin tamamen suya girmesini sağlayacak değerden az olamaz.

(3) Aşağıdaki durumlar dışında hiçbir şekilde kargo tanklarında balast suyu taşınmayacaktır:

(a) Yalnız hava şartlarının çok kötü olduğu ender hava şartlarında gemi emniyetini sağlamak için kaptanın yük tanklarına ilave balast suyu alınmasını gerekli görmesi halinde;

(b) Petrol tankerinin durumu, Teşkilat tarafından saptanan istisnai hallerden olmak koşulu ile, bu Kuralın (2) no'lu paragrafındaki miktarlardan fazla olarak balast suyu taşınmasını gerekli bulması halinde.

Bu gibi ilave balast suyu bu Ek'in 9 no.lu Kuralına ve 15 no.lu Kuralın gereklerine uygun olarak işleme tabi tutulacak ve boşaltımı yapılacaktır. Ek'in 20.Kuralında sözüdedilen petrol kayıt defterine kaydedilecektir.

(4) Yeni ham petrol tankerleri eğer boşaltma limanından veya terminalinden hareketinden önce tanklarını bu Ek'in 13B Kuralına göre ham petrol ile yıkamışsa bu kuralın (3)üncü paragrafına göre müsaade edilen ilave balastı yük tanklarında taşıyabilir.

(5) 150 metreden daha küçük petrol tankerlerinde ayrılmış balast durumları bu kuralın (2) paragrafının hükümlerine bakmaksızın, idareyi tatmin edecek şekilde olacaktır.

(6) 20.000 ve daha yukarı D.W.T.da her yeni ham petrol tankeri ham petrolün yıkanmasında kullanılan yük tankı temizleme sistemi ile teçhiz edilecektir. İdare, tankerin yapmış olduğu ilk petrol taşıma işine başlamasını takiben bir yıl içinde yahut ham petrol yıkamaya uygun ham petrol taşıyarak yapmış olduğu 3 sefer sonunda, hangisi daha sonra ise, bu sistemin bu Ek'in 13B. Kuralının gereklerine tam olarak uymasını sağlamayı taahhüt edecektir. Böyle bir tankeri ham petrol yıkanmasına uygun olmayan ham petrol taşımadıkça, bu

40.000 ve daha yukarı D.W.T.daki mevcut ham petrol tankerleri sistemin kuralın gereklerine uygun olarak çalıştırılacaktır.

(7) Bu kuralın (8) ve (9)'ncü paragrafları hükümleri saklı kalmak koşulu ile 40.000 ve daha yukarı D.W.T.daki mevcut her ham petrol tankeri bu Sözleşmenin yürürlüğe konuş tarihinden itibaren ayrılmış balast tanklarıyla teçhiz edilecek ve bu Kuralın (2) ve (3) paragraflarının gereklerini yerine getirecektir.

(8) Bu Kuralın (7)nci paragrafında değinilen mevcut ham petrol tankerleri, ayrılmış balast tankları ile teçhiz edilmek yerine, ham petrolla yıkanmaya uygun olmayan ham petrol taşımadıkça, bu Ek'in (13B) kuralına göre, ham petrol ile yıkama yaparak yük tankı temizleme yöntemi uygulayabilir.

(9) Bu Kuralın (7) veya (8) paragrafında değinilen mevcut ham petrol tankerleri, ayrılmış balast tankları ile teçhiz edilmek yahut ham petrolle yıkama yaparak yük tankı temizleme yöntemi ile işletme yerine aşağıdaki süreler için bu Ek'in 13A Kuralı hükümleri uyarınca tahsis edilen temiz balast tanklarıyla işletilebilir:

- (a) 70.000 ve daha yukarı D.W.T'daki ham petrol tankerleri, Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 2 yıl içinde; ve
- (b) 40.000 ve daha yukarı fakat 70.000 D.W.T.dan küçük ham petrol tankerleri ve bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 4 yıl içersinde.

40.000 ve daha yukarı D.W.T.da mevcut petrol ürünü taşıyıcıları

(10) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 40.000 ve daha yukarı DWT'daki mevcut her petrol ürünü taşıyıcı tanker ayrılmış balast tankları ile donatılacak ve bu Kuralın (2) ve (3) paragrafı gereklerine uyacak veya diğer bir şekilde olarak bu Ek'in 13A Kuralı hükümleri uyarınca tahsis edilmiş temiz balast tankları ile işletilecektir.

Ayrılmış balastlı petrol tankeri olarak nitelenen petrol tankeri

(11) Bu Kuralın (1), (7) veya (10)ncu paragrafına göre ayrılmış balast tankları bulundurması gerekmeyen herhangi bir petrol tankeri, bu duruma rağmen, bu Kuralın (2), (3) yahut (5) paragrafındaki gereklerle uymak koşulu ile, ayrılmış balastlı tanker olarak nitelendirilebilirler.

Kural 13A

Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tankları Bulunan Petrol Tankerleri İçin Gerekler

(1) Bu Ek'in 13(9) yahut (10) Kuralı hükümleri uyarınca temiz balast tankları ile işletilen bir petrol tankeri, bu Ek'in 13(2) ve (3) Kuralının gereklerini karşılamak için, yine bu Ek'in 1 (16) Kuralında belirtildiği şekilde yalnız temiz balast taşımaya tahsis edilmiş yeterli tank kapasitesine sahip olacaktır.

(2) Tahsis edilmiş temiz balast tanklarına ait düzenlemeler ve işletme işlemleri idare tarafından belirtilen gereklerle uyumlu olacaktır. Bu gereklerle Tanker Emniyeti ve Kirliliğin Önlenmesi hakkında 1978 tarihli Uluslararası Konferans tarafından ve 14

Petrollü Su Sepere Cihazı ve Petrol Ölçer için A 393 (X) sayılı kararla Teşkilatça kabul edilmiş olan Uluslararası Performans ve Test Şartnameleri hakkındaki Tavsiyeye başvurulur.

El Kitabının Standart Formu için A 495(XII) sayılı karara bak.

sayılı Kararla kabul edilmiş olan ve Teşkilat tarafından düzeltilerek yeniden hazırlanabilecek olan Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tankları olan Petrol Tankerleri için Spesifikasyonlara uygun olacaktır.

(3) Tahsis edilmiş temiz balast tankları bulunan bir petrol tankeri boşaltılacak balast suyundaki petrol muhteviyatını kontrol edebilmek için Teşkilatın tavsiye ettiği şartlara uygun olarak İdarenin tasdik ettiği bir petrol ölçer ile teçhiz edilmiş olmalıdır. Petrol ölçer mevcut Sözleşmenin yürürlüğe girmesini müteakip tankerin program gereği ilk tersaneye girişinden önce takılmış olmalıdır.

(4) Tahsis edilmiş temiz balast tankı bulunan her petrol tankeri işletme usullerini belirten ve sistemin detaylarını açıklayan bir Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tank İşletme El Kitabı bulundurmaktadır. Böyle bir El Kitabı İdareyi tatmin edecek şekilde olmalı ve bu Kuralın 2'nci paragrafında anılan şartnamelerde gösterilmiş olan bütün bilgileri ihtiva etmiş olmalıdır. Eğertahsis edilmiş temiz balast tank sistemini etkileyen bir değişiklik yapılmışsa İşletme El Kitabı buna göre yeniden düzenlenmelidir.

Kural 13B

Ham Petrolle Yıkama İçin Gerekler

(1) Bu Ek'in 13(6) ve (8) kurallarına göre temin edilmesi istenen her ham petrolle yıkama sistemi bu Kuralın gereklerine göre donatılacaktır.

(2) Ham petrolle yıkama tesisi ve ilgili teçhizat ve düzenlemeler İdarenin saptadığı gereklere uygun olacaktır. Bu gerekler 1978 tarihli Tanker Emniyeti ve Kirlenmeyi Önleme hakkındaki Uluslararası Konferans tarafından 15 Sayılı Karar ile kabul edilmiş olan ve Teşkilat tarafından yeniden düzeltilerek hazırlanabilecek olan, Ham Petrolle Yıkama Sistemlerinin Dizayn, Çalıştırma ve Kontroluna ait Spesifikasyonların bütün hükümlerini içerecektir.

(3) 1978 tarihli Protokolla tadil ve ilaveler yapılmış 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti hakkında mUluslararası Sözleşmenin Bölüm 11-2'nin ilgili Kuralları uyarınca her tank ve slop tankı için bir ölü gaz sistemi temin edilecektir.

(4) Yük tanklarının balast alınması münasebetiyle balast suyunun yalnız ham petrolle yıkanmış olan yük tanklarına konulması maksadı ile, tankerin taşıdığı yükün nevi ve muhtemel hava şartları dikkate alınarak her balastlı sefer öncesi yeterli sayıda yük tankı ham petrolle yıkanacaktır.

(5) Ham petrol yıkama sistemi ile çalıştırılan her petrol tankeri, sistemi, teçhizatı ve belirli çalıştırma işlemlerini açıklayan bir çalıştırma ve teçhizat el kitabı bulunduracaktır. Bu el kitabı İdareyi tatmin edecek ve bu Kuralın (2)nci paragrafının atıfta bulunduğu

spesifikasyonlardaki bütün bilgileri içerecektir. Eğer ham petrol yıkama sistemini etkileyecek bir değişiklik yapılmışsa, çalışma Teçhizat El Kitabı gerektiği şekilde yeniden düzenlenecektir.

Kural 13C

ÖZEL TAŞIMACILIĞA BAĞLANMIŞ MEVCUT TANKERLER

(1) Bu kuralın (2)nci paragrafına bağlı kalmak koşulu ile, bu Ek'in 13(7) den (10)a kadar olan kuralları yalnız aşağıda gösterilen özel taşımacılığa tahsis edilmiş mevcut bir petrol tankerine bu taşımacılık

(a) Bu Sözleşmeye Taraf bir Devletin sınırları içindeki liman yahut terminalleri arasında; veya

(b) Bu Sözleşmeye Taraf olan Devletlere ait liman ve terminaller arasında ve aşağıdaki sınırlar içinde:

(i) Taşımacılık bu Ek'in 10(1) Kuralında belirtilen bir özel Alan içinde; veya

(ii) Taşımacılık Teşkilat tarafından çizilmiş diğer sınırların tamamen içinde.

yapıldığında uygulanmayacaktır.

(2) Bu Kuralın (1) paragrafı hükümleri, bu gibi seferlerde yükleme yapılan limanlar veya terminallerde yalnız petrol tankerlerinden çıkan bütün balast ve tank yıkama suyunun işlenmesi ve kabulü için yeterli alma tesisleri sağlandığı ve aşağıdaki bütün hususlara uyulduğu zaman uygulanacaktır:

(a) Bu Ek'in (11) Kuralının gösterdiği istisnalara bütün balast suyu, temiz balast suyu dahil ve tank yıkama kalıntıları gemide alıkonulmalı ve liman alıcılarına aktarılacak ve bu Ek'in (20)nci Kuralı'nda değinilen Petrol Kayıt Defterine kaydedilmeli ve Liman Devleti Yetkili Makamının uzmanı tarafından tasdik edilmelidir;

(b) Mevcut bir petrol tankerinin özel bir taşımacılıkta kullanılması ile ilgili olarak İdare ile bu Kuralın (1)(a) yahut (b) altı paragrafında atıfta bulunulan Liman Devletleri Hükümetleri arasında muvafakata varılmıştır;

(c) Bu Kuralın amacı için yukarıda gösterilen liman yahut terminallerde bu mEk'in ilgili hükümleri uyarınca alma tesislerinin yeterliliği bu liman yahut terminallerin ait olduğu bu Sözleşmeye Taraf Devletlerin Hükümetleri tarafından tasdik edilir; ve

(d) Petrolden Kirlenmesinin Önlenmesi için Uluslararası Belge petrol tankerinin yalnız bu özel taşımacılığa tahsis edildiğini göstermek üzere onaylanır.

Kural 13D

Özel Balast Düzenleri Olan Mevcut Petrol Tankerleri

(1) Balast suyu kullanılmaksızın bu Ek'in 13(2) Kuralındaki su çekimi yahut trim gereklerine her zaman uyacak tarzda inşa edilen veya işletilen mevcut bir petrol tankerinin aşağıdaki bütün şartlara uyulması koşulu ile, bu Ek'in 13(7) Kuralında değinilen ayrılmış balast tankı gereklerine uyduğu kabul edilecektir.

- (a) İşletme usulleri ve balast düzenleri idare tarafından onaylanmış olmak;
- (b) Su çekimi yahut trim gerekleri bir işletme yöntemi uygulaması sonucu yerine getirildiği zaman bu Sözleşmeye Taraf ilgili Liman Devletlerinin Hükümetleri ile İdare arasında bir anlaşmaya varılmış olmak; ve
- (c) Petrolden Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge petrol tankerinin özel balast düzenleri ile işletildiğini göstermek üzere onaylanması.

(2) Hava koşullarının çok ciddi olduğu ve kaptanın fikrine göre geminin güvenliği için yük tanklarında ilave balast suyu taşınması gereken ender seferlerin dışında, yük tanklarında hiçbir zaman balast suyu taşınmayacaktır. Taşındığı zaman bu Ek'in 9'ncü Kuralına ve 15'nci Kural gereklerine uygun olarak balast işlenecek ve boşaltımı yapılacaktır ve bu mEk'in 20'nci Kuralı gereğince petrol kayıt defterine yazılacaktır.

(3) BirBelgeyi bu Kural'ın (1)(c) alt paragrafı uyarınca onaylayan bir İdare, bu Sözleşme'nin Taraflarına iletilmek üzere Teşkilata bildirecektir.

Kural 13E

Ayrılmış Balast Alanlarının Korunmalı Mevkilendirilmesi

1) 20.000 DWT ve daha büyük yeni her ham petrol tankerinde ve 30.000 DWT ve daha büyük yeni her petrol ürünü taşıyıcısında, bu Ek'in 13'ncü Kuralı gereklerine uygun kapasite sağlayacak olan ve yük tankı boyunca mevkilendirilen ayrılmış balast tankları, karaya oturma veya çatışma halinde petrol taşınmasına karşı koruyucu bir önlem olarak, bu Kural'ın (2), (3) ve (4) paragrafları gerekleri uyarınca düzenlemeler yapacaktır.

(2) Yük tankı boyunca (L,) yerleştirilmiş ayrılmış balast tankları ve petrol tankları dışındaki yerler aşağıdaki gereklerle uygun şekilde düzenlenecektir.

burada: $\sum PA_C + \sum PA_S \geq J [L_t(B+D)]$
 PA_C = Kalıp ölçülerine göre projelendirilmiş her ayrılmış balast tank yahut petrol tankından başka yer için m² olarak borda kaplama alanı.
 PA_S = Kalıp ölçülerine göre projelendirilmiş bu şekildeki her tank yahut yer için m² olarak dıp kaplama alanı.
 L_t = Yük tanklarının baş ve kış sınırları arasında metre olarak uzunluk,

B= Bu Ek'in 1(21) kuralında tarif edildiği gibi geminin metre olarak en büyük genişliği,

D= Geminin vasat bordasında omurga üstünden fribord güverte kemeresinin üstüne kadar metre olarak düşey kalıp derinliği yuvarlak küpeşteli gemilerde kalıp çizgilerinin kesişme noktasına kadar olan uzaklıkla ölçülür. Bu çizgiler küpeştenin açısız dizaynında olduğu gibi uzanır.

J= Bu Kuralın (3) paragrafı hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, 0,45 (20.000 D.W.T.luk petrol tankerleri için) ve 0,30 (200.000 ve daha yukarı D.W.T petrol tankerleri için).

Ara değerler için "J" enterpolasyon yoluyla bulunacaktır.

Bu kuralın bu paragrafındaki sembollere her zaman rastlanırsa anlamları, bu paragrafta tarif edildiği gibidir.

(3) 200.000 ve daha yukarı D.W.T. dakı tankarler için "J"nin değeri aşağıdaki gibi bulunabilir:

$$J = \left[J - \frac{O_c + O_s}{4A} \right] \text{ yahut } 0.2. \text{ hangisi daha büyükse } o \text{ olacak.}$$

burada: a= 0.25 200.000 DWT.da petrol tankerleri için
a= 0.40 300.000 " " "
a= 0.50 420.000 DWT ve daha yukarı petrol tankerleri için

Ara değerler için "a" enterpolasyonla bulunur.

O_c = Bu Ek'in 23(1)(a) Kuralında belirtildiği gibi.

O_s = Bu Ek'in 23(1)(b) Kuralında belirtildiği gibi

O_A = Bu Ek'in 24(2) Kuralında istenildiği gibi müsaade edilebilen taşma petrol miktarı.

(4) Ayrılmış balast tankları ve petrol tankları dışındaki yerler için PA_c ve PA_s 'in tayininde aşağıdaki uygulama yapılacaktır:

- (a) Her "wing tank"ın yahut yerinin en küçük genişliği, ister gemi bordasının tam dibine kadar uzanmış olsun, ister güverteden "dable bottom" üstüne kadar olsun 2 metreden daha az olmayacaktır. Genişlik geminin bordasından geminin içine doğru merkez hattına dik olarak ölçülecektir. Daha az genişlik verildiğinde Wing tank yahut yeri koruyucu alan PA_c 'nin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır, ve
- (b) Her dable bottom tank yahut yerinin en az düşey derinliği B/15 yahut 2 metre olacak, hangisi daha az ise o kabul olunacaktır. Dip tankı yahut yeri daha az derinlikte ise koruyucu alan PA_s 'nin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır.

Kanat (Wing) tanklarının ve dable bottom tanklarının en az genişliği ve derinliği sintine alanından neta olarak ölçülecek ve, en az genişlik halinde ise, ölçü yuvarlak küpeşte alanından neta olarak alınacak.

Kural 14

Petrol ve Su Balastlarının Ayrılması ve Baş Pik Tanklarında Petrol Taşınması

- (1) Bu Kural'ın (2)inci paragrafı hükümleri hariç, 4.000 ve daha yukarı gros ton petrol tankeri olmayan, yeni gemilerde ve 150 ve daha yukarı gros tonluk yeni petrol tankerlerinde hiçbir petrol yakıt tankında balast suyu taşınmayacaktır.
- (2) Anormal şartlar veya çok miktarda akaryakıt taşınması ihtiyacı, herhangi petrol yakıtı tankında temiz olmayan balast suyu taşınmasını gerektirdiğinde, bu balast suyu alıcı tesislere veya 9'uncu kural gereğince bu Ek'in (16) (2) kuralında belirtilen cihazları kullanılarak denize basılacak ve bu husus petrol kayıt defterine yazılacaktır.
- (3) Diğer gemilerin tümü, makul ve pratik olduğu kadar, bu kuralın (1) inci paragrafın gereklerine uyacaklardır.
- (4) İnşası için kontrat tarihi 1 Ocak 1982'den sonra yahut, inşa kontratı olmaması halinde 1 Temmuz 1982'den sonra omurgası konmuş, yahut benzeri inşa safhasında olan 400 ve daha yukarı gros ton tonajdaki bir geminin baş pik tankında yahut çatısına perdesinin baş tarafındaki bir tankda petrol taşınmayacaktır.

(5) Bu Kuralın (4)üncü paragrafındaki hükümlere bağlı olanların dışındaki bütün gemiler makul ve pratik olduğu ölçüde o paragrafın hükümlerine uyacaklardır.

Kural 15

Gemide Petrolün Alıkonulması

(1) Bu kuralın (5) ve (6)ncı paragrafları hükümlerine bağlı olarak, 150 ve daha yukarı gros tonluk petrol tankerleri bu Kuralın (2) ve (3)üncü paragrafları gereklerinden olan tertipler bulunduracaklardır. Ancak, mevcut tankerlerde petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemi ve slop tankı'na ait gerekler Sözleşme'nin yürürlüğe girişinden 3 yıl sonra uygulanacaktır.

- (2) (a) Yük tanklarının temizlenmesi ve bu tanklardan çıkacak kirlı balast kalıntıları ve tank yıkama sularının idarece onaylanan bir slop tankına aktarılması için uygun düzeyler sağlanacaktır. Var olan petrol tankerlerinde herhangi bir yük tankı slop tank olarak tayin edilebilir.
- (b) Bu sistemde sıvı atıkların, bu Ek'in 9'uncu Kuralı hükümleri gereğince denize boşaltımını sağlayacak şekilde petrollü atıkların slop tankına veya birleşik slop tankları grubuna aktarılmasını yapmak için tertibat bulunacaktır.

(c) Slop tankı veya birleşik slop tankları grubunun kapasitesi, tank yıkanmasından çıkacak tortuların petrol kalıntılarının ve kirlı balast tortularının hepsini alabilecek kadar olacaktır. Bunların toplam kapasitesi idarenin kabul edebileceği aşağıdaki durumlar dışında, geminin petrol taşıma kapasitesinin %3 ünden az olmayacaktır:

(i) Slop tank veya tankları bir kere yıkama suyu ile doldurulduğunda, sisteme ek su alınmaksızın, bu suyun tank yıkaması için, ve uygulanabildiğinde, edüktörlere çalıştırma sıvısı sağlamak için yeterli olduğu tank yıkama düzenleri bulunan petrol tankerlerin yüzde 2;

(ii) Bu Ek'in (13) Kuralına göre ayrılmış balast tankları veya tahsis edilmiş temiz balast tankları, yahut bu Ek'in (13B) kuralı uyarınca ham petrol yıkaması kullanılan bir yük tankı temizleme sistemi olan tankerlerde % 2. Bu kapasite, slop tank yahut tankları bir kere yıkama suyu ile doldurduğunda, sisteme ayrıca su ilave etmeksizin bu suyun tank yıkanmasına ve uygulanabildiğinde, edüktörlerin çalışmasına yeterli tank yıkama düzenlemelerine sahip tankerler için % 1.5'a düşürülebilir;

- (iii) Petrol yükünün yalnız pürüzsüz yüzeyle tanklarda taşındığı birleşik taşıyıcılarda %1. Bu kapasite slop tank yahut tankları yıkama suyu ile bir defa doldurulduğunda sisteme ayrıca su ilave etmeksizin bu suyun tank yıkanmasına ve, uygulanabildiğinde, edüktörlerin çalışmasına yeterli tank yıkama düzenlemeleri bulunması halinde %0.8'e düşürülebilir.

70.000 ve daha yukarı Dedveyt tonluk yeni petrol tankerlerinde en az iki slop tankı bulunacaktır.

- (d) Petrol veya suyla petrol karışımlarının lüzumundan fazla bir çalkantı ve iniş çıkışlara maruz kalmasını önlemek üzere slop tanklarının malın alıcı, verici valfları, tank bafılları, pompaların yerleri özel şekilde dizayn edilecektir.
- (3) (a) Petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemi; Teşkilat tarafından tankerler için geliştirilen petrol izleme ve kontrol sistemi şartname ve esaslarına göre yapılmış olacaktır. Şartname ve esaslarda ayrıntıları belirtilen böyle düzenlemeleri İdareler kabul edebilir (Not). Bu sistem içinde, aynı zamanda, her deniz miline isabet eden miktarının ve toplam miktarının veya sıvı karışımındaki petrolün ve boşaltma hızının devamlı kaydını tutan bir kayıt aleti de mevcut olacaktır. Bu kayıtlar tarih ve saati de gösterecek ve en azından 3 yıl saklanacaktır. Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemi denize atık sıvı boşaltılması başladığı zaman işlemeye başlayacak ve denize dökülen petrol miktarı bu Ek'in (9)(1)(a) Kuralında denize boşaltılmasına izin verilen anlık boşaltım hızını aştığı zaman petrollü karışımın boşaltımını otomatik olarak durduracaktır. Bu izleme ve kontrol sisteminin herhangi bir arıza yüzünden çalışmaması boşaltımı durduracaktır ve olay Petrol Kayıt Defterine yazılacaktır. Bu türden bir arıza olduğu zaman çalıştırılmak üzere gemide elle çalıştırılabilen bir yardımcı sistem bulundurulacak ve petrol tankeri bir tamir limanına gitmeyecekse bu sistem çalışır bir duruma getirilmeden yeni bir balastlı sefere başlanmayacaktır. Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemi, Teşkilat tarafından geliştirilen (Petrol Tankerleri için Petrol Boşaltımı İzleme ve Kontrol Sistemlerine ait Esaslar ve Özellikler)e uygun olarak dizayn ve monte edilecektir. (xx). İdareler, bu Esaslar ve Özelliklerdeki ayrıntılara göre özel düzenlemeleri yapabilir.

"X Teşkilat tarafından A.496(XII) kararı ile kabul edilen Petrol Boşaltımı İzleme ve Kontrol Sistemleri için Esaslar ve Özellikler'e değinilmektedir."

- (b) Slop tanklarda petrol-su arayüzünün çabuk ve doğru saptanması için idare tarafından onaylanmış petrol-su arayüzü bulucu (detektör) sağlanacaktır ve petrol ile suyun ayrılmasının olduğu ve sonra doğrudan denize sıvı atışı boşaltımının yapıldığı diğer tanklarda da kullanmak için hazır bulundurulacaktır.
- (c) Sistemin çalıştırılması, idarenin onaylandığı bir çalıştırma el kitabına uygun olarak yapılacaktır. Bu kitap otomatik ve elle çalıştırmayı kapsamına alacak biçimde düzenlenecek ve bu Ek'in 9ncu Kuralında belirtilen şartlar dışında denize hiçbir zaman petrol dökülmemesini sağlamak maksadı ile tertip edilecektir.

(4) Bu Kuralın (1)(2) ve (3)ncü paragrafları gerekleri 150 gros tonilatodan daha küçük tonajdaki petrol tankerlerine uygulanmayacak; bu gemilerde bu Ek'in 9ncu Kuralı gereğince yapılacak boşaltım kontrolü petrolün gemilerde alıkonulması ve daha sonra, kırılı yıkama suları ile beraber alma tesislerine basılması suretiyle yapılacaktır. Yıkamada kullanılan ve depolama tankına geri toplanan petrol ve suyun toplam miktarı petrol kayıt defterine yazılacaktır. Denize dökülmesinde müsaade edilen atık sıvılar etkili bir şekilde izlenerek bu Ek'in 9ncu Kuralı hükümlerine uyum sağlanmadıkça bu toplam miktarlar alma tesislerine basılacaktır.

(5) (a) Bu Sözleşme'ye taraf olan bir Devletin sadece liman ve terminalleri arasında 72 saat veya daha az yolculuklarda en yakın karaya 50 mil mesafe içindeki seferlere bağlı bir petrol tankerinin bu Kuralın (1) ve (2) ve (3)ncü paragraflarına uyma zorunluluğunu idare; isterse kaldırabilir. Bu talimatlara uyma zorunluluğunun kaldırılabilmesi petrol tankerlerinin daha sonra alma tesislerine basmak üzere petrollü karışımları gemide tutması gereğine ve idarenin böyle petrollü karışımları alma tesislerinin gerekli vasıfta olduklarını saptaması şartlarına bağlı olacaktır.

(b) İdare, bu paragrafın (a) altı paragrafında değinilenlerin dışında petrol tankerleri için bu Kuralın paragraf (3) gereklerine uyulmasını, aşağıdaki hallerde zorunlu tutmayabilir:

- (1) Tanker, bu ekın Kural 13 C (1)inde değinildiği gibi, 40.000 veya daha büyük Detveyt tonluk olup belirli işlere bağlı mevcut bir petrol tankeridir, ve Kural 13 C (2)'de belirtilen koşullara uyulmaktadır; veya

NOT: Teşkilat tarafından Karar A 496(XII) ile kabul edilen Petrol Tankerleri için Petrol Boşaltımı İzleme ve Kontrol sistemlerine ait Esaslar ve Özelliklere bakınız.

(11) Tanker sadece aşağıdaki sefer sınıflarından bir veya daha fazlasına bağlıdır:

(1) Özel alanlardaki seferler; veya

(2) Özel alanların dışındaki en yakın karadan 50 mil mesafe içinde ve aşağıdaki şartlara uyulmak koşulu ile tankerin bağlı olduğu,

(aa) Bu Sözleşmeye Taraf olan bir Devletin limanları veya terminalleri arasında

(bb) İdare tarafından 72 saat veya daha az kısıtlı seferlerde

(3) Daha sonra alıcı tesislere yapılacak boşaltım için bütün petrollü karışımlar gemide tutulmaktadır;

(4) Bu paragrafda alt-paragraf (b) (ii) (2) de belirtilen seferler için, İdare, tankerin uğradığı yükleme limanlarında veya terminallerinde, bu gibi petrollü karışımları almak üzere yeterli alma tesislerinin bulunduğunu saptamıştır.

(5) Petrolden Kirlenmenin Önlemesi İçin Uluslararası Belge, gerekli olduğu zaman belge geminin yalnız bu paragrafın (b)(ii)(1) ve (b)(ii)(2)(bb) alt-paragraflarında belirtilen sefer sınıflarının birine veya daha fazlasına bağlı olarak çalışacağı hususunda onaylıdır; ve

(6) Boşaltımın limanı miktarı, zamanı petrol kayıt defterine kaydedilecektir.

(6) Teşkilatın görüşüne göre bu Ek'in g(1) (a) (vi) Kuralı gereğinde olan ve bu Kuralın (3)(a) alt paragrafında belirtilen cihazın hafif rafine edilmiş ürünleri (beyaz petrol) boşaltılmasının izlenmesi için mevcut olmaması halinde İdare ve bu talimatlara uyma zorunluluğunu kaldırabilir. Bu takdirde denize boşaltma, petrol boşaltma izleme ve kontrol sisteminin çalışır bir halde olacağı şartı hariç, bu Ek'in 9(1)(a) kuralı şartlarına uygun olarak Teşkilat tarafından geliştirilmiş olan yöntemler uygulanarak yapılmasını müsaade edilecektir. Teşkilat bu cihazların temin edilip edilmeyeceği konusunu 12 aydan daha geç olmayan zaman aralarında gözden geçirecektir.

(7) Bu Ek'in hükümlerine bağlı kalınmak şartı ile bu Kural'ın (1),(2) ve (3)üncü paragrafları gerekleri asfalt yahut diğer ürünleri taşıyan petrol tankerlerine uygulanmayacak, bu ürünlerin fiziki özelliği verimli olarak ürün su ayrılmasına ve izlemeye (monitoring) engel olur, onun için kirliliğin bütün yıkama suları ile beraber alma tesislerine basılmak üzere kalıntıların gemide alıkonulması bu Ek'in (9)üncü kuralına göre yapılacak boşaltım kontrolünü etkileyecektir.

Kural 16

Petrol Boşaltım İzleme ve Kontrol Sistemi ve
Petrollü Su Ayırma Cihazı

- (1) 400 ve daha yukarı gros tonda olan her gemi bu Kuralın (6)ncı paragrafı hükümlerine uygun olarak bir petrollü su ayırma cihazı veya filtre cihazı ile teçhiz edilecektir. Bu tipte olan ve çok miktarda yakıt taşıyan her gemi bu Kuralın 2nci paragrafı veya 14ncü Kuralın (1)'inci paragrafına uyacaktır.
- (2) 10.000 ve daha yukarı gros tonajda olan her gemi:
- (a) Bu kuralın (6) paragrafına uygun bir petrollü su ayırma cihazı (100 ppm cihazı) ve bu kuralın (5)nci paragrafına uygun olan petrol boşaltma izleme ve kontrol sistemi ile; veya
- (b) Bu Kuralın paragraf (7)'si uyarınca petrol süzme cihazı (milyonda 15 kısım cihazı) ile teçhiz edilecektir.
- (3) (a) İdare sadece aşağıdaki seferleri yapan gemileri bu Kuralın (1) ve (2).paragraflarında belirtilen hususlardan muaf tutabilir:
- (i) Özel alan içindeki seferler; veya
- (ii) Özel alanların dışında fakat en yakın karaya 12 mil mesafe içinde;
- (1) Mevcut Sözleşmeye Taraf olan bir Devlete ait limanlar veya terminaller arasındaki seferler; veya
- (2) İdare tarafından belirlenen sınırlı seferler:
- (iii) Gemideki petrollü sintine suyunun tamamının saklanması için gemide İdarenin kabul ettiği, yeterli hacimde bir depolama tankı bulunacaktır.
- (iv) Bütün petrollü sintine suları daha sonra alıcı tesislere boşaltımı yapılmak üzere gemide tutulacaktır.
- (v) İdare, bu petrollü sintine suyunu almak için yeterli alma tesislerinin geminin uğradığı liman veya terminal-lerde yeterli sayıda mevcut olduğunu garanti edecektir.
- (vi) Petrolden Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge'de Geminin sadece bu paragrafın (a)(i) veya (a)(ii)(2) paragrafında belirlenen seferleri yaptığı belirtilecektir.
- (vii) Boşaltımın yapıldığı liman miktarı ve zamanı petrol Kayıt Defterine işlenecektir.
- (b) İdare 400 gros'tan daha az tonajda olan gemilerin pratik olduğu kadar petrol ve petrollü karışımları bu Ek'in (1)(b) kuralı talimatına göre gemide alıkoyabilecek ve boşaltımlarını yapabilecek surette donatılmış olmalarını sağlayacaktır.

(4) Bu kuralın (1),(2) ve (3)üncü paragrafları gerekleri mevcut gemiler için bu sözleşmenin yürürlüğe girişi tarihinden 3 sene sonra geçerli olacaktır.

(5) Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi, idarenin onaylandığı bir tipte olacaktır. Bu cihazla bağlantılı olarak çalışacak olan sıvı birleşiminde bulunan petrol miktarını ölçecek olan aletin dizaynı hakkında İdare Teşkilatın önerdiği özellikleri gözönünde bulunduracaktır. (not). Bu sistem sıvı birleşiminde milyonda kaç kısım petrol bulunduğunu devamlı kaydeden biraletle donatılacaktır. Bu kayıt tarih ve saati de gösterecek ve en azından 3 yıl muhafaza edilecektir. Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi denize sıvı alıcı boşaltılması olduğu zaman işlemeye başlayacak ve sıvı atığındaki petrol miktarı bu Ek'in 9(1)(b) Kuralının müsaade ettiği miktarı aştığı zaman petrollü karışımın boşaltımını otomatik olarak durdurabilecek yetenekte olacaktır. Bu izleme ve kontrol sistemindeki herhangi bir arıza boşaltımı durduracaktır ve bu durum petrol kayıt defterine yazılacaktır. Şayet gemi bir tamir limanına gitmiyorsa müteakip seferine kalkmadan önce arızalı ünite tamir olunacaktır. Mevcut gemiler, boşaltımı el ile durdurabilmeleri dışında yukarıda belirtilen bütün hükümlere uyacaklardır.

(6) Petrol su ayırma cihazı veya bir petrol filtre sistemi İdarece onaylanan bir dizaynda olacak ve ayırma cihazından veya filtre sistemlerinden geçip denize boşaltılan herhangi bir petrollü karışımda bulunan petrol miktarının bir milyon kısımda 100 kısımdan daha az olmasını sağlayacak şekilde olacaktır. Bu neviden cihazların dizaynını düşünürken İdare teşkilatın önerilerini gözönünde bulunduracaktır.

(7) Bu Kuralın (2)(b) paragrafında değinilen petrol süzme(filtre) cihazı idarenin onayladığı bir dizayna sahip olacak ve sistem veya sistemlerden geçtikten sonra denize boşaltımı yapılan herhangi petrollü karışımındaki petrol miktarının milyonda 15 kısmı geçmemesini sağlayacak şekilde olacaktır. Bu düzey tutulamadığı takdirde bunu bildirecek bir alarm düzenine sahip olacaktır. Bu cihazın dizaynı hususunda İdare Teşkilat tarafından önerilen özellikleri dikkate alacaktır. Büyük miktarda petrol yakıtı taşıyan veya kural 10' (3)(b) uyarınca sintine suyu boşaltımı yapan gemiler dışında, petrollü su ayırma cihazı yerine petrol süzme (Filtre) cihazı bulunduran 10.000 Gross tonndan daha küçük gemilerde, alarm düzenlerine ait gereklere akılcı ve uygulanabilir olduğu ölçüde uyulacaktır.

Kural 17

Petrol Artıkları (Sludge) İçin Tanklar

(1) 400 veya daha büyük gros tonajlı gemilerde, makine tipi ve seferin uzunluğu gözönünde bulundurularak, akaryakıt ve yağlama yağının temizlenmesi ve makina hacimlerindeki yağ sızması sonucu

ortaya çıkan ve bu Ek'in gerekleri uyarınca başka bir işleme tabi tutulamayan petrol kalıntısını (tortu çamuru) almak üzere tank veya tanklar bulundurulacaktır.

(2) Yeni gemilerde bu tanklar temizlenmelerini ve içlerinde bulunan artıkların alma tesislerine basılmasını kolaylaştıracak surette dizayn ve inşa edileceklerdir. Mevcut gemiler bu gereklere makul ve uygulanabilir olduğu derecede uyacaklardır.

Kural 18

Petrol Tankerlerinin Pompa, Boru ve Boşaltım Donanımı

(1) Her petrol tankerinin açık güvertesinde, iki alabandasında kırılı balast suyu ve petrol ile kirlenmiş suların alıcı tesislere basılabilmesi için bağlantı ağızları bulundurulacaktır.

(2) Her petrol tankerinde, bu Ek'in 9ncu veya 10ncu kuralı hükümlerinin denize dökülmesine müsaade ettiği balast suyu veya petrol ile kirlenmiş suyun açık güverteye veya geminin en çok su çektiği zamandaki su hattının üzerine getirilmesi için gerekli boru donanımı bulundurulacaktır. Bu Kuralın (4)(a)dan (e)ye kadar olan alt-paragraflarında müsaade edilen usulde faaliyette bulunacak olan diğer boru donanımları da kabul edilebilir.

(3) Yeni petrol tankerlerinde bu Kuralın (6)ncı paragrafının müsaade ettiği su hattının altındaki boşaltmaların dışında balast suyunun veya petrol ile kirlenmiş suyun dökülmesini durduracak vasıtalar üst güverte veya daha yukarıda bulundurulacak ve bu suretle bu Kuralın (1)nci paragrafında söz konusu edilen boru bağlantı ağızları ve yine bu Kuralın (2)nci paragrafında belirtilen boru hattının gözle takip edilebilmesi sağlanacaktır. Takip yeri ile boşaltmayı kontrol yeri arasında telefon veya telsiz gibi konuşma aracı var olduğu hallerde boşaltmanın durdurulması için gerekli aracın gözleme yerinde bulunmasına gerek yoktur.

(4) Ayrılmış balast tankları bulundurması istenen veya ham petrol yıkama sistemi bulunan her yeni petrol tankeri aşağıdaki gerekleri yerine getirecektir.

- (a) Petrol boru donanımı o şekilde dizayn ve tesis edilecekki, Petrolün kalması minimum düzeyde olacaktır. ve
- (b) Kargo boşaltmalarında, bütün kargo pampalarını ve petrol devrelerini boşaltma cihazına gerekli olan bağlantı yapılacak şekilde dizayn edilecek şayet mümkünse, bir kurutma cihazı alacaktır. Devre ve pompa dizaynları Sahile ve kargo tanklarına veya bir slop tankına basabilme uygun durumda olacaktır. Sahile basma işinde küçük

Not: Teşkilatın A 393(X) sayılı kararı ile benimsenen petrollü-su ayırma cihazının petrol İçerik Miktarını Ölçen Aletlerin Uluslararası Performans özelliklerine ait öneriye bakınız.

çaplı bir boru devresi temin edilecek ve gemi Valf Sandığının gemi çıkış tarafına bağlanacaktır.

(5) Ayrılmış balast tankları bulundurması pahut ham petrol yıkama sistemi ile donatılması veya tahsis edilmiş temiz balast tankları ile çalıştırılması istenen her mevcut petrol tankeri bu Kuralın (4) (b) paragrafı hükümlerine uyacaktır.

(6) Her petrol tankerinde yük tank alanlarından gelen balast suyu veya petrollü su aşağıdaki durumlar dışında, su düzeyinin üzerinden boşaltılacaktır.

- (a) Boşaltmadan hemen önce balast suyunun yüzeyinde herhangi bir petrol artığının bulunmadığının görülmesi koşulu ile, ayrılmış balast ve temiz balast su hattının altından:
 - (i) Limanlarda veya kıyı terminallerinde, veya
 - (ii) Kendi ağırlığı ile denize,
- (b) Tadilat yapılmadan ayrılmış balastı su hattı üzerinden boşaltmayan mevcut petrol tankerleri, boşaltmadan hemen önce balast suyunun yüzeyinde herhangi bir petrol artığının bulunmadığının görülmesi koşulu ile ayrılmış balastı su hattı altından denize boşaltabilirler.
- (c) Tahsis edilmiş temiz balast tanklarından balast suyunu su hattı üzerinden tadil edilmeden boşaltamayan mevcut petrol tankerleri, bu Ek'in 13A(3) Kuralına göre balast suyunun boşaltımını gözetim altında tutmak koşulu ile bu balastı su hattı altında boşaltabilirler.
- (d) Denizdeki her petrol tankeri, slop (bulaşık) tankları dışında, yük bölümündeki tanklardan kirli balast suyunu veya içine petrol bulaşmış suyu+Petrol/su ayrılmasını sağlayacak yeterli zamanın geçmiş olması ve petrol/su ara yüz yüksekliğinin boşaltma ile deniz çevresine herhangi bir zarar tehlikesi getirmeyecek derecede olmasını sağlamak için balast suyunun boşaltımından hemen önce bu Ek'in 15(3)(b) Kuralında değinilen bir petrol/su ara yüz dedektörü ile kontrol edilmiş olması şartıyla, su hattı altından kendi ağırlığı ile denize boşaltabilir.
- (e) Denizdeki mevcut petrol tankerleri, yük tank bölümlerinden kirli balast suyunu veya içine petrol bulaşmış suyu, aşağıdaki hususlar sağlanmak koşulu ile, bu paragrafın bu yönteme uymaksızın su altından boşaltabilirler:
 - (i) Bu su akışının bir kısmı üst güverte veya daha yukarıda boşaltma işlemi süresince devamlı gozlenebilecek ve kolayca erişilebilecek bir yerdeki sabit bir boru donanımından geçirilir; ve
 - (ii) Bu kısım akış düzenlemeleri, en az Teşkilat tarafından kabul edilmiş Gemiden Boşaltmanın Kontrolü için Kısım Akış sisteminin dizayn, Tesis ve İşletmesi konusunda bütün şartları içeren İdarenin tesbit ettiği kurallara uygun olacaktır.

Kural 19

Standart Boşaltım Bağlantıları

Alıcı tesislerdeki boruların gemilerin makine sintonelerinden gelen kalıntıların boşaltılması için kullanılan boru hattı ile bağlanmasını sağlamak üzere, her iki had da, aşağıdaki cetvele göre yapılacak olan standart boşaltma bağlantıları ile donatılacaktır.

BOŞALTMA BAĞLANTILARI İÇİN GEREKLİ FİLENCİLERİN STANDART ÖLÇÜLERİ

Tanım	Ölçüler
Dış çap	215 mm.
İç çap	Borunun dış çapına uygun
Cıvata daire çapı	183 mm.
Flençlerdeki delik	Yukarıda belirlenen ölçüdeki cıvata dairesi üzerinde flenç yüzüne eşit aralıkla 22 mm. çapında 6 delik açılacak, her delik genişliği 22 mm. olacaktır.
Flenç kalınlığı	20 mm.
Cıvata ve somun adedi, çap	6 adet, her biri 20 mm. çapında ve uygun uzunlukta
Flençler iç çapı, en çok 125cm'ye kadar olan boruları içlerine alabilecek şekilde dizayn edilecek ve çelik veya eşidi bir maddeden yüzleri düz olarak yapılacaktır. Bu flenç ve petrol geçirmez bir maddeden yapılacak olan contra santimetre karaye 6 kğ çalışma basıncında çalışır nitelikte olacaktır.	

Kural 20

Petrol Kayıt Defteri

(1) 150 ve daha büyük gros tonajda olan her petrol tankerinde ve 400 ve daha büyük gros tonajda olup da petrol tankeri olmayan her gemide bir petrol kayıt defteri Kısım I (Makine Dairesi Çalıştırmaları için) tutulacaktır. 150 ve daha büyük tonajda her petrol tankerinde keza bir Petrol Kayıt Defteri Kısım II (Yük Balast Çalıştırmaları için) tutulacaktır. Petrol Kayıt Defterleri, geminin resmi jurnalının bir bölümü olsa da, olmasa da bu Ek'in III sayılı Eklentisinde belirlendiği Form'da olacaktır.

(2) Petrol Kayıt Defteri, gemide aşağıda belirtilen işlerin her yapılışında her tank için ayrı ayrı olmak üzere

(a) Makine dairesi işlemleri için (bütün gemiler)

(i) Akaryakıt tanklarına balast alınması veya bu tankların temizlenmesi.

(ii) Alt-paragraf (i)'de belirtilen tanklardan kirli balast veya temizleme suyunun boşaltımı;

(iii) Petrollü kalıntıların bertaraf edilmesi;

(iv) Makine dairelerinde biriken sintine sularının boşaltımı veya bertaraf edilmesi;

(b) Yük/balast işleri için (Petrol tankerleri):

(i) Petrol kargosunun yüklenmesi;

(ii) Sefer esnasında yükün gemi içinde aktarılması;

(iii) Petrol yükünün boşaltılması;

(iv) Yük tanklarına ve tahsis edilmiş temiz balast tanklarına balast alınması;

(v) Ham petrol ile yıkama dahil yük tanklarının temizlenmesi;

(vi) Ayrılmış balast tankları dışında tanklardan balast boşaltımı

(vii) Slop tanklarından su boşaltımı;

(viii) Slop tanklarının boşaltma işleminden sonra ilgili bütün valf ve benzeri cihazların kapatılması;

(ix) Slop tanklarının boşaltılmasından sonra tahsis edilmiş temiz balast tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayırmak için gerekli valflerin kapatılması;

(x) Kalıntıların bertaraf edilmesi;

(3) Bu Ek'in 11'nci Kuralında söz konusu edilen petrol veya petrollü karışımın boşaltma veya aynı Kural tarafından ayırım yapılmayan kaza şeklinde veya diğer istisnai boşaltma yapılması hallerinde bu boşaltma yapıldığı şartları ve nedenlerini kapsayan bir beyan petrol kayıt defterine yazılacaktır.

(4) Bu Kuralın (2)nci paragrafında belirlenen her iş yapıldığında gecikmeden petrol kayıt defterine tam olarak yazılacak ve bu suretle o işe ait bütün kayıtlar tam olacaktır. "Tamamlanan her işlem o çalışmadan sorumlu zabıt veya zabıtlarca imza edilecek ve Tamamlanan her sayfa gemi kaptanı tarafından imza edilecektir." Petrol kayıt defterine yazılacak bütün yazılar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dili ile Petrolden Kirilenmenin Önlenmesi için Uluslararası Belge'ye sahip gemilerde bu kayıtlar İngilizce veya Fransızca yazılacaktır. Kayıtlar arasında bir ihtilaf veya anlaşmazlık söz konusu edildiği zaman geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dili ile yazılan kayıtlar geçerli olacaktır.

(5) Mürettebatsız olarak yedekte çekilen gemiler hariç, Petrol Kayıt Defteri makul olan her zaman tetkik edileceği bir yerde saklanacak bu gemilerde bulundurulacaktır. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıl saklanacaktır.

(6) Sözleşmeye Taraf olan bir Hükümetin uzman yetkilisi kendi limanında veya kıyı açığı bir terminalinde bulunduğu sırada bu Ek hükümlerine tabi olan bir geminin Petrol Kayıt Defterini tetkik edebilecek ve burada olan bir kaydın bir kopyasını çıkarıp, aslına uygun olduğu hususunun Kaptan tarafından onaylanmasını isteyebilecektir. Gemi kaptanı tarafından imzalanıp geminin Petrol Kayıt Defterindeki kayıtların doğru bir kopyası olduğu onaylanan böyle bir kopya, içinde bulunan hususlar konusunda yapılacak Kanuni takibatta delil olarak kullanılabilir. Bu paragraf hükümlerine uygun olarak yetkili bir uzman tarafından Petrol Kayıt Defterinin tetkiki ve onaylı bir suretin çıkarılması, geminin lüzumsuz yere gecikmesine sebep olmadan, mümkün olduğu kadar çabuk yapılacaktır.

(7) Bu Ek'in 15(4) Kuralına göre çalışan 150 grostondan küçük petrol tankerleri için İdare tarafından uygun bir Petrol Kayıt Defteri geliştirilecektir.

Kural 21

Sondaj ve Diğer Platformlar İçin Özel Gereklr

Araştırma ve üretim işleri ve bunlarla ilgili olarak kıyı açığı deniz dibindeki maden yatakları işlemi yapan sabit ve yüzer sondaj tesisleri ve diğer platformlar, aşağıda yazılı hususlar hariç, bu Ek'in 400 ve daha yukarı gros tonajlı, petrol tankerı olmayan, diğer gemilere uygulanan hükümlere tabi tutulacaklardır:

- (a) Bunlar mümkün olduğu kadar bu Ek'in 16 ve 17'nci Kurallarında istenen tesislerle donatılacaktır.
- (b) Petrol ve petrollü karışımların boşaltımı sözkonusu olan bütün uğraşların, İdarece uygun görülecek bir şekilde kaydı tutulacaktır.
- (c) Herhangi bir özel alanda, bu Ek'in 11 inci Kuralına bağlı kalmak koşulu ile sulandırılmadan karışım içinde bulunan petrol miktarının milyonda 15'i geçmediği zaman hariç, denize petrol veya petrollü karışım boşaltma yasaklanacaktır.
- (d) En yakın karadan 12 milden daha fazla mesafede ve bu Ek'in Kural 11 hukumlerine bağlı özel alanların dışında, bu gibi delme donanımı ve platformlarının, sabit iken, denize petrol veya petrollü karışımlar boşaltımı yapmaları, daha sıkı ulusal uygun kurallar mevcut değil ise sulandırılmamış boşaltımdaki petrol miktarı milyonda 100 kısımdan fazla olduğu zaman yasaklanacaktır. daha sıkı ulusal kurallar mevcut ise olanlar geçerli olacaktır.

BÖLÜM III- PETROL TANKERLERİNİN BORDA VE KARİNELERİNDEKİ
HASARLAR YÜZÜNDEN MEYDANA GELECEK DENİZ
KİRLENMESİNE ALT DÜZEYE İNDİRİLMESİ İÇİN GEREKLER

Kural 22

Hasar Varsayımları

(1) Petrol tankerlerinden tahmini petrol akmasının hesaplanabilmesi için geminin borda ve karinesindeki hasar miktarının uç boyutu aşağıda yazılı olduğu şekilde bulunacaktır. Karine hasarları için petrol tankerinin bu kısımlarına ayrı ayrı uygulanmak üzere iki şart koşulur.

(a) Borda Hasarı:

- | | |
|--|---|
| (i) Boyuna uzantı (l_c) | $1/3 L^{2/3}$ veya 14,5 metre
Hangisi daha az ise |
| (ii) Enine uzantı (t_c) | $B/5$ veya 11,5 metre
Hangisi daha az ise |
| (belirlenen yaz fri-
bord'una karşılık du-
zeyde geminin alaban-
dasından merkez doğ-
rusuna doğru uzar) | |
| (iii) Düşey uzantı (v_c) | Taban hattından yukarı doğru
sınırsız olarak uzanır. |

(b) Karina Hasarı

- | | | |
|---|--|--|
| | Geminin baş
dikmesinden 0.3 L
uzaklık için | Geminin herhangi bir
diğer yeri için |
| (i) Boyuna uzantı (l_s) | $1/10$ | $L/10$ veya 5 metre hangisi
daha kısa ise |
| (ii) Enine uzantı (t_s) | $B/6$ veya 10 metre
(5 metreden kısa olma-
mak üzere hangisi daha
kısa ise) | 5 metre |
| (iii) Taban Hattından
Düşey uzantı (v_s) | | $B/15$ veya 6 metre.
hangisi daha az ise |

(2) Bu kuralda verilen semboller bu bölüm içinde her görüldüğü yerde bu Kural'da belirlenen anlamlara gelecektir.

Kural 23

Tahmini Petrol Akması

(1) Bu Ek'in 22.Kuralında belirtilen ölçüler içinde hasar sebebi ile gemi boyunca akla gelebilecek bütün mevkilere gedikler açılan bölmeler bakımından borda hasarı (O_c) ve karina (O_s) hasarından dolayı tahmini petrol akımının hesaplanması aşağıdaki formüllerle yapılır:

(a) Borda hasarı için: (1)

$$O = \sum W_1 + \sum K_1 C_1 \quad (2)$$

$O = 1/3 (\sum Z_1 W_1 + \sum Z_1 C_1)$
 burada: $W_1 =$ bu W_1 Ek'in 22'nci kuralında belirtilen hasar nedeni ile yarıldığı farzolunan bir kanat tankının metre küp olarak hacmi. Ayrılmış bir balast tankı için $W_1 = 0$ alınır.

$C_1 =$ Bu Ek'in 22nci kuralında belirtilen hasar nedeni ile yarıldığı farzolunan bir merkez tankın metre küp hacmidir. Ayrılmış bir balast tankı için $C_1 = 0$ alınabilir.

$K_1 = 1 - \frac{b_1}{t_c} b_1$, t_c ye eşit veya daha büyük olursa $K_1 = 0$ alınacaktır.

$Z_1 = 1 - \frac{h_1}{v_s} h_1$, v_s ye eşit veya daha büyük olursa $Z_1 = 0$ alınacaktır.

$b_1 =$ tetkik olunan kanat tankın genişliği metre olarak ve tayin olunan yaz friborduna eşdeğer düzeyde geminin alabandasından merkez doğrısına doğru dik olarak ölçülür.

$h_1 =$ tetkik konusu olan dabilbotum tankının metre yönünden en az olan derinliğidir. Dabilbotum bulunmadığı yerlerde $h_1 = 0$ olarak alınacaktır.

Bu paragrafta verilen semboller bu bölüm içinde her görüldüğü yerde bu Kuralda belirtilen anlamlara gelecektir.

(2) Bu Ek'in 22'nci kuralında belirlenen boyu 1 den az olan boş bir hacim veya ayrılmış balast tankı kanat tankları arasında bulunur ve bu iki wing tankı da eşit kapasitede olursa (1)nci formüldeki O hesaplanırken W hacminin bu tankın gerçek hacmi olduğu esasına göre alınacaktır. Söz konusu tankın her iki tarafındaki iki wing tankı hacimleri başka başka olduğunda, aşağıda belirtildiği gibi bu iki tanktan küçüğünün hacmi S ile çarpılacak, bir çatışma olayı ile ilgili diğer bütün kanat tanklarının tam ve gerçek hacimleri alınacaktır.

$$S_1 = 1 \frac{l_1}{c}$$

burada l_1 = metre olarak boş hacmin veya tetkik konusu edilen ayrılmış balast tankının uzunluğudur.

- (3) (a) Boş olan veya içlerinde temiz su bulunandabilbotumlar, sadece yukarıdaki tanklarda yük taşınırken dikkate alınacaktır.
- (b) Dabilbotum ilgili tankın tam boyuna ve enine kadar uzanmadığı zaman dabilbotumlar var değilmiş gibi düşünülür ve karina hasar alanı üzerinde bulunan tankların hacmi böyle bir kısım dabilbotum bulunduğu için tank yarılmamış dahi olsa (2) sayılı formülle dahil edilecektir.
- (c) Emme kuyularının alanlarının çok olmadığı ve tankların altına en az miktarda uzandığı ve hiçbir zaman dabilbotum yüksekliğinin yarısından fazla uzanmadığı hallerde h_1 değeri saptanırken, hesaba katılmayabilir. Böyle bir kuyu derinliğinin dabilbotum yüksekliğinin yarısından fazla olması halinde h_1 değeri dabilbotum yüksekliğinden kuyu yüksekliğinin çıkarılması ile bulunacaktır. Bu kuyulara giden boru donanımının dabilbotum içinden geçmesi halinde, borulara bir hasar olduğu zaman dışarı petrol akmasını önlemek amacı ile, bu boruların tanklarla birleştikleri yerlerde valflar veya diğer kapama tertibatı bulunacaktır. Bu borular geminin dip kaplamasından mümkün olduğu kadar yüksekte olacaktır. Trım için yük aktarılması yapılacağı zamanlar hariç gemi seferde iken ve tank içinde petrol yükü bulunduğu her zaman bu valflar kapalı bulundurulacaktır.

(4) Karine hasarının aynı anda dört merkez tankta birden olması halinde O_s aşağıdaki formülle bulunabilir.

$$O_s = 1/4 (\sum w_i + \sum c_i)$$

(5) Hasarlı tank veya tanklardan ayrılmış balast tanklarına veya o sırada yeterli üst boşluğu olduğu kesinlikle bilinebilen yük tanklarına büyük bir acil durum emiş gücü ile yük aktarması yaparak denize petrol akmasını azaltacak bir donanımın her petrol yükü taşınan tank içinde bulunması halinde, idare bu durumun petrol akmasını azaltacağı kabul edebilir. Böyle bir kabul etme, bu sistemin hasar gören en geniş tank içindeki petrol yükünün yarısını iki saatlik bir çalışma süresinde aktarabilecek güçte olması, balast veya yük tanklarında da bu kadar petrolü alabilecek boş kapasite bulunması şartları var olduğu zaman yapılabilir. Bu kabul etme sadece O_s in (3) numaralı formülle hesaplanmasına müsaade etmekten ibaret olacaktır. Bu turden emişleri yapacak olan borular V_s ile gösterilen karine hasarının düzey uzunluğundan az olmayan bir yükseklikte bulunacaktır. Idare, kabul ettiği tertibat hakkında, Sözleşme taraflarına yayınlanmak üzere, Teşkilat bilgi verecektir.

Kural 24

Yük Tanklarının Düzenlenmesi ve Boyutlarının Sınırlandırılması

(1) Her yeni petrol tankeri bu Kural hükümlerine uyacaktır. Aşağıda yazılı kategoriden birine dahil olan her mevcut petrol tankeri, bu Sözleşmenin yürürlüğe girişinden sonra geçecek iki yıl içinde Kural hükümlerine uyacaktır:

(a) Teslimi 1.1.1977'den sonra yapılacak olan bir tankeri veya

(b) Aşağıda yazılı şartların her ikisinin de uygulandığı bir tankeri;

(i) Teslim edileceği tarih 1.1.1977'den sonra olmayan bir tankeri; ve

(ii) İnşa mukavelesi 1.1.1974'den sonra yapılan veya, inşa mukavelesi daha önce hiç yapılmamış olduğu takdirde, 30.6.1974 tarihinden sonra omurgası kızığa konmuş veya inşa durumu bu halde olan bir tankeri.

(2) Petrol tankerlerinde yük tanklarının büyüklük ve tertibatı, bütün gemi boyunca her yerde, bu Ek'in 23'üncü maddesine göre hesap edilecek olan ve C_c ile O_s ile gösterilen tahmini dışarı akımların 30.000 m^3 ü veya $400\sqrt{V_{DZ}}$ den hangisi daha büyük ise onu ve her ne şekilde olursa olsun 40.000 m^3 ü aşmayacak durumda olacaktır.

(3) Bir petrol tankerinin herhangi bir kanat tankının hacmi bu Kuralın (2)inci paragrafında söz konusu edilen tahmini akma sınırının % 75'ini aşmayacaktır. Herhangi bir merkez petrol yük tankının hacmi 50.000 m^3 ü aşmayacaktır. Bu Ek'in 13'üncü Kuralı'nda belirlenen ayrılmış balastlı petrol tankerinin, her birinin boyu 1 yıl aşan iki ayrılmış balast tankı arasında bulunan bir petrol yükü kanat tankının müsaade edilen hacmi, kanat tankının genişliği t_c 'den büyük olmak koşulu ile, en üst düzeyde tahmini petrol akımı sınırına kadar artırılabilir.

(4) Her yük tankının uzunluğu, hangisi daha büyükse, ya 10 metreyi ya da aşağıdakileri geçmeyecektir.

(a) Boyuna bölme perdesi bulunmadığı halde:

0.1 L

(b) Sadece merkez hattı üzerinde bir boyuna bölme perdesi bulunduğu hallerde:

0.15 L

(c) İki veya daha fazla boyuna bölme perdesi bulunduğu hallerde:

(i) kanat tankları için:

0.2 L

(ii) Merkez tankları için;

(1) $\frac{b_1}{B} 1/5$ 'e eşit veya fazla ise:

$$0.2 L$$

(2) $\frac{b_1}{B} 1/5$ 'den az ise:

- Merkez hattında bir boyuna bölme perdesi yok ise:

$$(0.5 \frac{b_1}{B} + 0.1) L$$

- Merkez hattında bir boyuna bölme perdesi olduğu hallerde:

$$(0.25 \frac{b_1}{B} + 0.15) L$$

(5) Bur kuralın (2), (3) ve (4) üçü paragrafları ile belirlenen hacim sınırlarının aşılmaması maksadı ile ve tesisi yapılan yük aktarma donanımının kabul edilen bir tepte olması dikkate alınmaksızın bu aktarma tesisi iki ve daha fazla tankı birbiri ile bağlantılı bir hale getirdiği zaman, tankların birbirinden ayrılabilmelerini sağlamak için valflar veya benzeri kapama cihazları bulundurulacaktır. Bu valflar ve cihazlar tanker denizde iken kapalı tutulacaktır.

(6) Bordadan t_c 'den, karinede V_c 'den daha az uzaklıktan geçen yük tankları içinde boruların tanklara açılış yerlerinde valflar veya benzeri kapama cihazları bulundurulacaktır. Gemi trimi için yükün aktarma edileceği zamanlar dışında, bu valflar, tank içinde petrol yükü bulunduğu her zaman, gemi denizde iken kapalı bulundurulacaktır.

Kural 25

Bölmeleme ve Denge

(1) Her yeni petrol tankeri, bu Kural'ın (2)inci paragrafında belirtildiği gibi tahmin edilen borda ve karine hasarlarından sonra, yükün özgül ağırlığı, gemi trimi ve dayanıklılığı dahil, bir kısım veya tam yük gerçek şartlarını içeren herhangi bir su çekimi durumu için bu Kuralın (3) üçü paragrafında açıklanan bir hasar, denge esaslarına uyacaktır. Böyle bir hasarın, aşağıda yazılı olduğu şekilde, gemi uzunluğu boyunca akla gelebilecek, her noktada meydana geleceği düşünülecektir.

- (a) Boyları 225 metreden daha uzun olan tankerlerde gemi boyunun herhangi bir noktasında.
- (b) Boyları 150 metreden uzun fakat 225 metreyi geçmeyen tankerlerde kıç tarafta bulunan makine hacimlerini sınırlaya bölme perdesinin baş yahut kıç tarafında olan hasarlar

hariç, gemi boyunun herhangi bir noktasında olacak hasarlar. Makine hacmi suyla doldurulabilir tek bir bölge gibi işleme tabi tutulacaktır.

- (c) Boyları 150 metreyi geçmeyen tankerlerde, makine hacmi hariç, komşu enine bölme perdeleri arasında, gemi boyunun herhangi bir noktasında olacak hasarlar. Boyları 100 metre veya daha az olan tankerlerde geminin çalışma vasıflarını önemli bir şekilde bozmadan bu Kuralın (3)üncü paragrafı gereklerinin uygulanmasına olanak bulunmadığı durumlarda İdare bu gerekleri hafifletebilir.

Tankerlerin, petrol artıkları dışında, yük tanklarında petrol taşımadığı balast şartları nazarı dikkate alınmayacaktır

(2) Varsayılan hasarın yaygınlığı ve karakteri hakkında aşağıda yazılı hükümler uygulanacaktır.

(a) Borda hasarı

(i) Boyuna uzantı $\frac{1}{3} (L^{2/3})$ yahut 14.5 metre

hangisi daha az ise,

(ii) Enine uzantı $\frac{B}{5}$ yahut 11.5 metre
hangisi daha az ise

(yaz yük hattı düzeyin-
de gemi bordasından
içeriye doğru merkez
hattına dik açılı olarak)

(iii) Düşey uzantı Merkez hattından karine kaplamasının kalıp-hattından sınırsız olarak yukarıya doğru

(b) Karine hasarı Geminin baş dikme Geminin herhangi
sinden 0.3 L uzaklık bir kısımda
için

(i) Boyuna uzantı $\frac{1}{3} (L^{2/3})$ yahut 14.5 $\frac{1}{3} (L^{2/3})$ veya
metre 5 metre hangisi
hangisi daha az ise daha az ise

(ii) Enine uzantı $B/6$ veya 10 metre $B/6$ veya 5
hangisi daha az ise metre hangisi
daha az ise

(iii) Düşey uzantı $B/15$ veya 6 metre, $B/15$ veya 6
hangisi daha az ise metre hangisi
daha az ise

merkez hattından karine merkez hattından
kaplamasının kalıp hat- karine kaplama-
tından ölçülmesi sinin kalıp hattın-
dan ölçülmesi

- (c) Bu paragrafın (a) ve (b) alt paragrafında belirtilen maksimum uzantıdaki bir hasardan daha az uzantılı herhangi bir hasar daha ciddi bir durum oluşturuyor ise, böyle bir hasar dikkate alınacaktır.
- (d) Bu kuralın (1)(a) ve (b) alt paragrafında belirtilen enine bölme perdelerini içine alan hasar söz konusu olduğu zaman, enine su geçirmez perdeler etkili olarak kabul edilebilmeleri için en azından bu paragrafın alt (a) paragrafı hükmüne göre varsayılan hasarın boyuna uzantısına eşit mesafe aralıkları ile olunacaktır. Enine perdeler daha az aralıkla konulmuş ise, bölmelerin suyla dolu oluşu halini saptarken, hasar boyu içinde kalan perdelerin bir veya birden fazlasının var olmadığı varsayılacaktır.
- (e) Bu Kuralın (1)(c) alt paragrafı gereğince komşu su geçirmez enine bölme perdeleri arasında bir hasar meydana geldiği düşünüldüğü zaman, alabanda tanklarını veya dabilborum tanklarını sınırlayan hiçbir ana enine perde veya başka enine perdenin hasara uğradığı varsayılmayacaktır. Aşağıda yazılı olan haller bu hükmün dışındadır.
- (i) Komşu perdeler arasındaki uzaklığın bu paragrafın alt (a) paragrafında belirlenen varsayılan hasarın uzantısından az olması halinde; veya
- (ii) Varsayılan hasarın etki alanı içinde bulunan bir enine perdede boyu 3.05 metreden fazla olan bir çıkma veya içerlek bir göz bulunduğu hallerde kışık pik perdesinin veya kışık çık tank üstünün oluşturduğu çıkma bu Kural maksadı için çıkma sayılmayacaktır.
- (f) Eğer borular, geçitler veya tüneller hasarın varsayılan uzantısı içinde bulunuyorsa, her hasar olayında su ile dolacağı kabul edilenlerin dışındaki diğer bölmelere suyun bu sebepten doimamasını sağlayacak şekilde düzenler yapılacaktır.
- (3) Aşağıda yazılı gerekler yerine getirildiği hallerde petrol tankerlerinin hasar denge esaslarına uyduğu kabul edilecektir.
- (a) Batma, meyıl ve trim hesabı yapıldıktan sonra bulunacak olan son su hattı, aşamalı suyla dolmanın meydana gelebileceği herhangi bir geçitin alt kesiminden daha aşağıda olacaktır. Hava boruları, su geçirmez kapılar, ambar kapakları ile kapatılabilen yerler bu geçitlere dahil olacaktır ve su geçirmez menhol kapakları, lumbuzlar, güvertenin bütünlüğünü bozmayan küçük su geçirmez yük tank kapakları, uzaktan açılır-kapanır su geçirmez kayma kapılar, açılmaz borda çalparaları bunların dışında kalacaktır.

- (b) Suyla dolmanın son aşamasında, simetrik olmayan dolma yüzünden meydana gelecek meyil 25° yi geçmeyecektir. Güverte kenarının suya batmadığı hallerde bu açı 30° ye kadar büyütülebilir.
- (c) Suyla dolmanın son aşamasındaki denge incelenecektir ve eğer doğrultucu kol eğrisinde denge durumunun ötesinde en az 20° lik bir bölümün (erimin) varlığı ile beraber bu 20° içinde hiç değilse 0,1 metrelik bir enbüyük artık doğrultucu kol var ise denge yeterli olarak kabul edilebilir: bu erim (20° lik bölüm) içinde eğrinin altındaki alan 0.0175 metre radyandan az olmayacaktır. Kapatılmamış delikler, bahis konusu hacim dolmuş olarak kabul edilmedikçe, bu erimin içinde suya girmeyecektir. Bu erim içinde bu paragrafın (a) alt paragrafında sayılan deliklerin herhangi birinin ve su geçirmez şekilde kapatılabilen diğer keliklerin su içine girmesine müsaade edilebilir.
- (d) İdare suyla dolmanın ara aşamalarında dengenin yeterli olduğuna kanaat getirecektir.
- (e) Eğer var ise, valfler veya bir düzey yapan çapraz borular gibi mekanik gereçler gerektiren eşitleyici düzenler, bir meyil açısının azaltılması maksadı ile veya bu paragrafın (a), (b) ve (c) alt paragrafları gereklerini karşılayacak en az artık denge erimine erişmek maksadı için dikkate alınmayacaktır ve eşilteme kullanılan bütün aşamalar sırasında yeterli artık denge korunacaktır. Büyük kesit alanlı geçitlerle birbirine bağlanan hacimler ortak olarak kabul edilecektir.

(4) Bu Kuralın (1)inci paragrafı gereklerinin karşılandığı, geminin dizayn karakterlerini, hasara uğrayan bölmelerin, düzenlerini, şekillerini ve içinde bulunanları; ve sıvıların dağılımını, özgül ağırlıklarını ve serbest alan etkilerini gözönünde bulundurulmuş hesaplarla teyid edilecektir. Hesaplamalar aşağıdaki esaslara dayanacaktır:

- (a) Boş olan veya bir kısmı doldurulmuş olan tank, taşınan yükün özgül ağırlığı ve aynı zamanda hasarlı bölmelerden dışarı akabilecek sıvılar hesaba katılacaktır.
- (b) Bir hasar sonucu dolan hacimlerin permeabilitesi'nin (su geçirgenliği) aşağıdaki gibi olacağı farzedilecektir:

Hacimler	Permeabilite
Malzeleye tahsis olunan	0.60
Yaşama yerleri	0.95
İçinde makine bulunan	0.85
Boş olanlar	0.95
Sarfedilen sıvılarla tahsis olunanlar	0'dan 0.95*
Diğer sıvılara tahsis olunanlar	0'dan 0.95'a * kadar

- (c) Direkt olarak borda hasarı üzerinde bulunan bir üst yapının yüzerliği dikkate alınmayacaktır. Hasarlı yerlerden su geçmez perdelerle ayrıldığı ve bu zarar görmeyen hacimler konusunda bu Kuralın (3)(a) ayt paragrafı gereklerdi yerine getirildiği takdirde hasar kapsamı dışında kalan üst yapıların suyla dolmayan kısımları dikkate alınabilir. Üst yapılarda bulunan su geçirmez perdelerdeki menteşeli su geçirmez kapılar kabul edilebilir.
- (d) Ayrı her bir bölmenin serbest alan etkisi 5 derecelik bir meyil için hesap edilecektir. İdare kısmen dolu olan tanklar için 5 dereceden fazla meyillere ait serbest alan düzeltmeleri hesaplarının yapılmasını isteyebilir. veya bunlara müsamaha edebilir.
- (e) Sarfedilmekte olan sıvıların serbest alan etkileri hesap edilirken her sıvı türü için en azından bir çift enine tank veya bir merkez tankının serbest alana sahip olduğu kabul edilecektir ve serbest alan etkisinin en fazla olacağı tarih veya tanklar grubu hesaba katılacaktır.
- (5) Bu Ek'in hükümlerinin uygulandığı her yeni petrol tankeri kaptanına veya kendi kendisini sevk etmek için makinesi olmayan bir petrol tankerini idare eden şahsa, onaylanmış bir halde, aşağıdaki-ler verilecektir:
- (a) Bu Kural hükümlerine uymayı sağlamak için gerekli yüklem ve yükün dağılımı hakkında bilgi; ve
- (b) Bu Kuralın (1)(c) alt paragrafına göre müsaade edilebilmiş olan gevşetmelerin etkisi dahil, bu Kural'a göre tespit olunacak hasar denge esas ölçütlerine geminin uyabilme kabiliyetine dair ayrıntılı bilgiler.

* Kısmen dolu bölmelerin geçirgenliği bölmede taşınan sıvı miktarı ile uyumlu olacaktır. Hasat sıvı içeren bir tanka kadar uzandığı zaman, bölmede bulunanların tamamen kayba uğradığı ve bunların yerine son denge düzlemi düzeyine kadar tuzlu suyun dolduğu kabul edilecektir.

MARPOL 73/78'İN 1.EKİNİN EKLENTİLERİ

Eklenti 1

PETROLLERİN LİSTESİ

Asfalt Çözeltileri:

Karışım Maddeleri
Sızıntı
Açıktı Kalan Artık

Petrol

Ayrılmış Petrol
Ham Petrol
Ham Madde İhtiva Eden Karışım
Motorin
Yakıt Yağı No:4
Yakıt Yağı No:5
Yakıt Yağı No:6
Artık Yakıt Yağı
Yol Yağı
Transformatör Yağı
Aromatik Yağlar (Nebati Yağ hariç)
Makina Yağları ve Karışım Maddeleri
Madeni Yağ
Motor Yağı
İşleme Yağı
Mıl Yağı
Türbin Yağı

Damıtıklar

Açıktı Akan
Anı olarak oluşan Maddeler

Gaz Yağı

Cracked

Benzin Karışım Maddeleri

Akilat-Yakıt
Reformatlar
Polimer - Yakıt

Benzinler

Kaplama
Otomobil için
Havacılık için
Açıktı Akan
Yakıt Yağı No:1(gaz)
Yakıt Yağı No:1-D
Yakıt Yağı No:2
Yakıt Yağı No:2-D

Jet Yakıtları

JP-1(Gazyağı)
JP-3
JP-4
JP-5,(gaz yağı,ağır)
Türbinli Yakıt
Gaz Yağı
Mineral İspirto

Nafta

Hafif Çözücü
Ağır Petrol
Damıtık Yağ

* Petrol Listesinin tam olduğu kabul edilmeyecektir.

Eklenti II

BELGE ŞEKLİ

PETROLDEN KIRLENMENİN ÖNLENMESİ İÇİN
ULUSLARARASI BELGE

(Not: İnşa ve Teçhizat Kayıtları Bu Belge'ye ilave Edilecektir.)

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş 1973 tarihli Denizlerin
Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme
(Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümlerine göre.

.....

(Ülkenin tam ismi)

Hükümetin yetkisi altında.....

.....tarafından verilmiştir.

(Sözleşme hükümlerine göre yetkili şahsın veya kuruluşun tam ismi)

Geminin Adı	Tanınma İşareti	Sicil Limanı	Gros Tonajı

Gemi Tipi:

Petrol tankeri *

Sözleşmenin Ek 1, Kural 2(2)ne göre petrol tankerin dışında
yük tankları olan bir gemi*

Yukarıdakilerin dışında bir gemi*

* Gerekeni çıkarın

Eklenti 11

BU BELGE

1. Geminin Sözleşme Ek 1 Kural 4 hükmüne uygun olarak sörveye tabı tutulduğunu;ve
2. Bu sörvey sonunda geminin yapısı, teçhizatı,sistemleri, bağlantıları malzemesi ve durumunun her bakımdan yeterli olduğunu ve Sözleşmenin Ek 1 hükümlerine uygun olduğunu onaylar.

Bu Belge.....
tarihine kadar, Sözleşmenin Ek 1, Kural 4'üne göre yapılacak sörveylere bağlı kalmak koşulu ile geçerlidir.

.....de düzenlenmiştir.

(belgenin verildiği yer)

.....19..
(veriliş Tarihi)

.....
(Belgeyi veren resmî yetkilinin
İmzası)

(Yetkilinin tasdik mührü)

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERİN ONAYI

Bu belge Sözleşmenin Ek 1, Kural 4'üne göre yapılan bir sürveye geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu onaylar.

Yıllık Sörvey:

İmza.....
(Resmî yetkilinin imzası)

Yer.....

Tarih.....
(Yetkilinin onay mühürü)

Yıllık/Ara Sörvey

İmza.....
(Resmî yetkilinin imzası)

Yer.....

Tarih.....
(Yetkilinin onay mühürü)

Yıllık/Ara Sörvey:

İmza.....
(Resmî yetkilinin imzası)

Yer,.....

Tarih.....
(Yetkilinin onay mühürü)

Yıllık Sörvey

İmza.....
(Resmî yetkilinin imzası)

Yer,.....

Tarih.....
(Yetkilinin onay mühürü)

Gerekeni çıkar

Eklenti: 11

FORM A

PETROLDEN KIRLENMLNİN ÖNLENMESİ İÇİN ULUSLARARASI
BELGESİ'NE (IOPP BELGESİ) ILAVE

1978 tarihli Protokolla değiştirilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek 1, görüşlerine uygun olarak.

PETROL TANKERLEPI DIŞINDA KALAN GEMİLER İÇİN İNŞA VE TEÇHİZAT
KAYIDI

Notlar:

1. Bu form "yukarıda belirtilenin dışında olan" ve IOPP Belgesi içinde 3'ncü kategoride yer alan gemiler için kullanılacaktır.
Petrol tankerleri ile Sözleşmenin Ek 1 Kural 2(2)'ye giren yük tankı olan petrol tankeri dışındaki gemiler için B/Formu kullanılacaktır.
 2. Bu Kayıt devamlı olarak IOPP Belgesine ekli olacaktır. IOPP Belgesi her zaman gemide hazır bulundurulacaktır.
 3. Eğer kaydın aslı İngilizce veya Fransızca değilse bunlardan birisine tercüme edilmiş metin eklenecektir.
 4. Karelerin içersine konarak (x) işareti "evet" ve "uygun" (-) işareti ise "hayır" ve "uygun değil" cevapları içindir.
 5. Bu kayıta zikredilen Kurallar, Sözleşmenin Ek 1 Kurallarını ve kararlar ise IMO'nın kabul ettiklerini ifade eder.
-

1. GEMİNİN ÖZELLİKLERİ

- 1.1. Gemi Adı.....
- 1.2. Tanınma İşareti.....
- 1.3. Sicil Limanı.....
- 1.4. Gros Tonajı.....
- 1.5. İnşa Tarihi.....
 - 1.5.1. İnşa Mukavele Tarihi.....
 - 1.5.2. Omurganın kızağa konmuş yahut benzer inşaat durumuna ait tarih.....
 - 1.5.3. Teslim Tarihi.....

1.6. Büyük Değişiklik (eğer yapılmışsa)

- 1.6.1. Değişiklik mukavéle tarihi.....
1.6.2. Değişikliğin başladığı tarih.....
1.6.3. Değişikliğin tamamlanma tarihi.....

1.7. Geminin Durumu:

- 1.7.1. Kural 1(6)ya göre yeni gemi ☐
1.7.2. Kural 1(7)ye göre mevcut gemi ☐
1.7.3. Teslim tarihindeki beklenmedik gecikme nedeniyle
Kural 1(7)ye göre idare tarafından "Mevcut Gemi" olarak
kabul olunan gemi. ☐

2. MAKİNE DAİRESİ SİNTİNELERİNDEN VE AKARYAKIT TANKLARINDAN
PETROLÜN BOŞALTIMININ KONTROLU İÇİN TEÇHİZAT

(Kural 10 ve 16)

2.1. Akaryakıt tanklarında balast suyunun taşınması:

- 2.1.1. Gemi normal durumlarında petrol yakıt tanklarında
balast suyu taşıyabilir, ☐
2.1.2. Gemi normal durumlarda petrol yakıt tanklarında
balast suyu taşınmaz. ☐

2.2. Ayırma süzme tesisatının tipi:

- 2.2.1. Tesisat petrol içeriği 100 ppm'den daha az sıvı
atığı yapma yeteneğindedir. ☐
2.2.2. Tesisat petrol içeriği 15 ppm'i geçmeyen sıvı atığı
yapma yeteneğinde; ☐

2.3. Kontrol Sisteminin Tipi:

- 2.3.1. Boşaltım işleme ve kontrol sistemi (Kural 16(5))
1. Otomatik durdurmalı cihaz ☐
2. Elle durdurmalı cihaz ☐
2.3.2. 15 ppm de alarm (Kural 16(7))
2.3.3. Özel alanlarda boşaltım otomatik durdurma cihazı
(Kural 10 (37(b)(VII)) ☐
2.3.4. Petrol içeriği ölçücü alet (Karar A.444(XI))
1. Kayıt cihazlı ☐
2. Kayıt cihazsız ☐
2.4. Standartların onayı:

2.4.1. Ayırma/Süzme Teçhizatı

1. Karar A.393(IX) ye göre onaylı ☐
2. Karar A.233(VII)ye göre onaylı ☐

3. A.393(X)e veya A.233(VII) kararına uymayan
milli standartlara göre onaylanmış ☐
4. Onaysız ☐
- 2.4.2. İşlem Ünitesi A444(XI) kararına göre onaylı ☐
- 2.4.3. Petrol içeriği ölçme aleti A.393(X) kararı ile
onaylanmış ☐
- 2.5. Sistemin maksimum geçirme miktarı.....m3/hr'dır.

Eklenti II

2.6. Uygulama:

2.6.1. Geminin Kural 16(4)e göre.....
.....19..." tarihine kadar yukarıdaki
teçhizatı bulundurması gerekmez. ☐

3. PETROL ARTIKLARI İÇİN TANKLAR (Kural 17)

- 3.1. Gemi toplam kapasitesi.....m3 olan
petrol kalıntısı (tortu çamuru) tankları ile
teçhiz edilmiştir. ☐
- 3.2. Tortu çamuru tanklarına ilave olarak petrol artıklarını
boşaltmak için öngörülen imkanlar. ☐

4. STANDART BOŞALTIM BAĞLANTISI (Kural 19)

4.1. Makine dairesi sintinesi kalıntılarının alma tesislerine
boşaltımı için Kural 19'a göre gemide standart boşaltım
bağlantısı ile teçhiz edilmiş bir boru hattı bulunur. ☐

5. MUAFİYET

5.1. İdare tarafından Kural 2(4)(a) uyarınca bu kayıt'ın.....
.....
paragraflarındaki hususlarla Sözleşme'nin Ek 1 Bölüm
II gerekleri için muafiyet tanınmıştır.

6. EŞDEĞER OLANLAR (Kural 3)

6.1. Ek 1'in bir kısım gerekleri için İdare bu Kayıt'ın aşağıda
yazılı paragraflarındaki hususlarda eşdeğerler tasdik
etmiştir.

Bu kayıttaki bilgilerin doğru olduğu ONAYLANIR.

.....'de verilmiştir.
(Kayıtın verildiği yer)

.....19.....
(Kayıt veren yetkilinin imzası)

(Yetkilinin tasdik mühürü)

Sözleşmenin yürürlüğe girişinden üç yıl sonraki tarih konur.

Eklenti II

FORM B

ULUSLARARASI PETROLDEN KİRLENMENİN ÖNLENMESİ İÇİN ULUSLARARASI
BELGESİNE (IOPP BELGESİ) İLAVE

1978 tarihli Protokolla değiştirilmiş 1973 tarihli Denizlerin Gemiler
Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme hükümleri
bakımından(bundan böyle "Sözleşme" olarak anılacaktır.)

PETROL TANKERLERİ İÇİN İNŞA VE TECHİZAT KAYIDI

Notlar:

1. Bu form IOPP Belgesinde sınıflandırılan ilk iki gemi tipi için, yani petrol tankerleri ile petrol tankerleri dışında olup Sözleşmenin Ek 1 Kural 2(2)sine giren yük tanklarına sahip gemiler için kullanılacaktır.
IOPP Belgesi içinde 3ncü tip gemiler için Form A kullanılacaktır.
 2. Bu kayıt devamlı olarak IOPP Belgesine ekli olarak muhafaza edilecektir. IOPP Belgesi gemide her zaman hazır bulundurulacaktır.
 3. Eğer Kayıt Fransızca veya İngilizce dillerinden birisi ile yapılmamışsa metnin bu dillerden birisine çevirisi yapılarak eklenecektir.
 4. Kareler içerisine "evet" ve "uygulanabilir" cevapları için (X) işareti yahut "hayır" ve "uygulanamaz" cevapları için (-) işareti yapılacaktır.
 5. Bu Kayıtda zikredilen Kurallar Sözleşmenin Ek 1'inin kurallarını, kararlar ise IMO'nun kabul ettiklerini ifade eder.
-

1. GEMİNİN ÖZELLİKLERİ

- 1.1. Geminin Adı.....
- 1.2. Tanınma işareti.....
- 1.3. Sicil limanı.....
- 1.4. Gros Tonu.....
- 1.5. Geminin taşıma kapasitesi(m3).....
1(22))

- 1.6. Geminin dead weight tonu.....(metrik ton)(kural 1 (22))
1.7. Geminin uzunluğu.....(m)Kural 1(18))
1.8. İnşa tarihi

- 1.8.1. İnşa mukavele tarihi.....
1.8.2. Omurganın kızağa konuş veya geminin buna benzer bir inşa aşamasında oluş tarihi.....
1.8.3. Teslim Tarihi.....

1.9. Büyük Değişiklik (eğer yapılmışsa):

- 1.9.1. Değişiklik mukavele tarihi.....
1.9.2. Değişikliğin başlama tarihi.....
1.9.3. Değişikliğin tamamlama tarihi.....

1.10. Geminin Durumu:

- 1.10.1. Kural 1(6)ya göre yeni gemi ☐
1.10.2. Kural 1(7)ye göre mevcut gemi ☐
1.10.3. Kural 1(26)ya göre yeni petrol tankeri ☐
1.10.4. Kural 1(27)ye göre mevcut petrol tankeri ☐
1.10.5. Teslimin önceden tahmin edilmeyen gecikmesi nedeniyle Kural 1(7)ye göre İdare tarafından "mevcut gemi" olarak kabul edilmiş gemi ☐
1.10.6. Teslimin önceden tahmin edilemeyen gecikmesi nedeniyle Kural 1(27)ye göre İdare tarafından "mevcut petrol tankeri" olarak kabul olunmuş gemi ☐
1.10.7. Teslimin önceden tahmin edilemeyen gecikmesi nedeniyle Kural 24 hükümlerine uyması gerekmeyen gemi. ☐

1.11. Geminin Tipi:

- 1.11.1. Ham petrol tankeri ☐
1.11.2. Petrol ürünü taşıyıcı ☐
1.11.3. Ham petrol ürün taşıyıcı ☐
1.11.4. Birleşik taşıyıcı ☐
1.11.5. Sözleşmenin Ek 1, Kural 2(2)ne göre petrol tankeri dışında yük tanklarına sahip olan gemi ☐
1.11.6. Kural 15(7)de değinilen ürünleri taşımaya tahsis edilen petrol tankeri ☐
1.11.7. Ayrı bir IOPP Belgesi de verilmiş olup COW sistemi ile çalışan keza CBT ile çalışan "ürün taşıyıcı olarak isimlendirilmiş gemi ☐
1.11.8. Ayrı bir IOPP Belgesi ile verilmiş CBT ile işletilen "ürün taşıyıcı" olarak isimlendirilmiş, keza COW ile işletilen ham petrol tankeri" olarak dizayn edilmiş gemi ☐
1.11.9. Petrol taşıyan kimyasal tanker ☐

2. MAKİNE DAİRESİ SİSTİNESİ İLE PETROL YAKIT TANKLARINDAN
PETROL BOŞALTIMININ KONTROLU İÇİN TEÇHİZAT
(Kural 10 ve 16):

2.1. Petrol yakıt tanklarında balast suyunun taşınması

- 2.1.1. Gemi normal şartlarda petrol yakıt tanklarında
balast suyu taşıyabilir. ☐
- 2.1.2. Gemi normal şartlarda petrol yakıt tanklarında
balast suyu taşıyamaz. ☐

2.2. Ayırma/süzdürme teçhizatının tipi:

- 2.2.1. 100 ppm'den daha az petrol ihtiya eden sıvı
artık üretecek kapasitede teçhizat ☐
- 2.2.2. 15 ppm'i aşmayacak miktarda petrol ihtiva
eden sıvı artık üretecek kapasitede teçhizat ☐

2.3. Kontrol sisteminin Tipi:

- 2.3.1. Boşaltım izleme ve kontrol sistemi (kural 16(5)) ☐
1. Otomatik durdurmalı cihaz ☐
2. Elle durdurmalı cihaz ☐
- 2.3.2. 15 ppm'de alarm (kural 16(7)) ☐
- 2.3.3. Özel alanlarda boşaltımı otomatik durduran
cihaz (kural 10(3)(b)(VI)) ☐
- 2.3.4. Petrol içeriği ölçme aleti (Karar A.444(XI)) ☐
1. Kayıtlı yapma cihazlı ☐
2. Kayıt yapma cihazsız ☐

2.4. Onay Standartları:

- 2.4.1. Ayırma/Süzdürme sistemi:
1. Karar A.393(X)e göre ☐
2. Karar A.233(VII)e göre onaylanmış ☐
3. Karar A.393(X) veya A.233(VII)e dayanmayan
Milli standartlara göre onaylanmış ☐
4. Onaylanmamış ☐
- 2.4.2. İşlem Ünitesi Karar A.444(XI)e göre onaylanmış ☐
- 2.4.3. Petrol içeriği ölçme aleti Karar A.393(X)a
göre onaylanmış, ☐

2.5. Sistemin maksimum geçirme kapasitesi.....m3/h

2.6. Uygulama:

- 2.6.1. Gemiden Kural 16(4)e göre.....19.....
tarihine kadar yukarıdaki teçhizatı donatması
istenmez, ☐

3. PETROL ARTIKLARI (TORTU ÇAMURU) İÇİN TANKLAR
(Kural 17)

- 3.1. Gemi toplam kapasitesi.....m3 olan petrol artığı
(tortu çamuru) tankları ile donatılmıştır. ☐
- 3.2. tortu çamuru tanklarına ilave olarak petrol artıklarının
boşaltılmasını öngören imkanlar.....
..... ☐

* Sözleşmenin yürürlüğe girişinden üç yıl sonraki tarih konur.

2. STANDART BOŞALTIM BAĞLANTISI (Kural 19)

4.1 Makine daire sınıtına kalıntıların tesislerine boşaltılması için gemiye Kural 19'da belirtildiği şekilde standart boşaltma bağlantılı bir boru hattı monte edilmiştir.

5. İNŞA (Kural 13, 24 ve 25)

- 5.1 Kural 13'ün hükümlerine uygun olarak geminin,
- 5.1.1. SBT, PL ve COW ile teçhiz edilmesi istenir.
 - 5.1.2. SBT ve PL ile teçhiz edilmesi istenir.
 - 5.1.3. SBT ile teçhiz edilmesi istenir.
 - 5.1.4. SBT, CBT veya COW ile teçhiz edilmesi istenir.
 - 5.1.5. SBT veya CBT ile teçhiz edilmesi istenir.
 - 5.1.6. Kural 13'un gereklerinin yerine getirilmesi istenmez.

5.2 Ayrılmış Balast Tankları (SBT)

- 5.2.1. Gemi Kural 13'e göre SBT ile teçhiz edilir.
- 5.2.2. Gemi Kural 13E'ye göre korunmalı yerlere (PL) yerleştirilmiş SBT ile teçhiz edilir.
- 5.2.3. SBT'lerin dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tank	Hacim (m3)	Tank	Hacim(m3)
		Toplam	

5.3. Tahsis edilmiş temiz balast tankları (CBT)

- 5.3.1. Gemi Kural 13A'ya uygun olarak CBT ile teçhiz edilmiştir ve

- 1. Bir Ürün taşıyıcı olarak
- 2. Bir ham petrol tankeri olarak

.....19* tarihine kadar işletilebilir.

* Sözleşmenin yürürlüğe girişinden itibaren iki veya dört yıl sonraki tarihlerden hangisi uygun ise konur.

5.3.2. CBT'lerin dağılımı aşağıdaki gibidir.

Tank	Hacim (m3)	Tank	Hacim (m3)
		Toplam	

5.3.3. Gemiye tarihli Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tank İşletme El Kitabı verilmiştir.

5.3.4. Gemi CBT'lere balast alınması ve petrol yükü elleçlemesi için ortak boru ve pompa düzenlemelerine sahiptir.

5.3.5. CBT'lere balast almak için geminin ayrı bağımsız boru ve pompa sistemi vardır.

5.4 Ham Petrol Yıkama (COW)

5.4.1. Kural 13B'ye uygun olarak gemide COW sistemi vardır.

5.4.2. Gemi Kural 13B'ye uygun olarak COW sistemi ile donatılmış, ancak KURAL/ 13(6)'ya ve yeniden düzenlenmiş COW Şartnamelerinin paragraf 4.2.10'a göre sistemin verimliliği gerçekleşmemiştir. (Karar A. 446(XI))

5.4.3. Gemi için geçerli bir Ham Petrolle Yıkama sisteminin çalıştırılması ve Teçhizat El Kitabı(.....tarihli) temin edilmiştir.

5.4.4. Gemi Yeniden Düzenlenmiş COW Şartnamelerine göre gerekli olmadığı halde güvenlik mülahazasıyla COW sistemiyle donatılmıştır.(Karar A.446 (XI))

5.5. Kural 13 hükümlerinden muafiyet

5.5.1. Kural 13C'ye göre sadeceseferleri yapan gemiler bundan dolayı Kural13'ün gereklerinden muafıdır.

5.5.2. Gemi Kural 13D'ye göre özel balast düzenlemeleri ile işletilmektedir ve bundan dolayı Kural 13'ün gereklerinden muafıdır.

5.6. Yük tanklarının boyutlarının sınırlandırılması ve düzenlenmeleri (Kural 24)

5.6.1. Geminin Kural 24'ün gereklerine uygun olarak inşa edilmiş olması ve onlara uyması istenir.

5.6.2. Geminin Kural 24(4)'ün gereklerine uygun olarak inşa edilmiş olması ve bu gereklerle uyması istenir. (Kural 2(2)'ye bak).

5.7. Alt bölme ve denge (Kural 25)

5.7.1 Geminin Kural 25'in gereklerine uygun olarak inşası istenir, ve bu gerekler yerine getirilmiştir.

5.7.2. Kural 25(5)'e göre istenmiş bilgi ve değerler tasdikli bir form içersinde gemiye verilmiştir.

6. GEMİDE PETROL ALIKONMASI (Kural 15)
- 6.1. Petrol boşaltma ve kontrol sistemi
- 6.1.1. Gemi Karar A.496(XII)de belirtildiği gibi petrol tankeri sınıfına dahildir. ☐
- 6.1.2. Sistem aşağıdakileri içerir: ☐
1. Kontrol Ünitesi ☐
2. Hesaplama Ünitesi ☐
3. Sayma Ünitesi ☐
- 6.1.3. Sistem: ☐
1. İlk hareketin başlamasını gösteren cihaz ☐
2. Otomatik durdurmalı cihazdan oluşmaktadır. ☐
- 6.1.4. Petrol içeriği ölçme aleti, karar A.393(X) şartları uyarınca tasdik edilmiş ve ☐
1. Ham petrol ☐
2. Siyah ürün ☐
3. Beyaz ürün ☐
- için kullanılabilir. ☐
- 6.1.5. Gemide Petrol boşaltması izleme ve kontrol sistemi, için bir çalıştırma el kitabı vardır. ☐
- 6.1.6. Gemiye Kural 15(1)e göre19.. tarihine kadar bir petrol boşaltması izleme ve kontrol sisteminin konması istenmez. ☐
- 6.2. Slop (Bulaşık) tankları
- 6.2.1. Gemide, aşağıdaki kurallara göre petrol taşıma kapasitesinin % olan adet toplam m³ hacminde tahsis edilmiş slop (bulaşık) tankları vardır: ☐
- 1.Kural 15(2)(c) ☐
- 2.Kural 15(2)(c)(i) ☐
- 3.Kural 15(2)(c)(ii) ☐
- 4.Kural 15(2)(c)(iii) ☐
- 6.2.2. Slop tank olarak dizayn edilmiş kargo tankları ☐
- 6.2.3. Gemiden Kural 15(i)e göre19 ...tarihine kadar slop tankları bulundurması istenmez. ☐
- 6.3. Petrol/su ara yüzey dedektörleri
- 6.3.1. Karar MEPC.5(XIII)'e uygun olarak gemiye onaylı bir yağ/su ara yüzey dedektörü temin edilmiştir. ☐
- 6.4. Kural 15'den hükümlerinden muafiyet
- 6.4.1. Kural 15(7) uyarınca gemi Kural 15(1) (2) ve (3) gereklerinden muaf tutulmuştur. ☐
- 6.4.2. Kural 2(2) uyarınca gemi, Kural 15(1),(2) ve (3) gereklerinden muaf tutulmuştur. ☐

Sözleşmenin yürürlüğe konması tarihinden 3 yıl sonraki tarihi koy.

7. POMPA, BORU VE BOŞALTMA DÜZENLEMELERİ (Kural 18)
- 7.1. Ayrılmış balastı için gemiden boşaltma çıkış yerleri:
- 7.1.1. Su hattı üzerindedir.
- 7.1.2. Su hattı altındadır.
- 7.2. Boşaltma ağızı(manifold) dışında temiz balastın gemiden çıkış yerleri
- 7.2.1. Su hattı üzerinde
- 7.2.2. Su hattı altında
- 7.3. Boşaltma ağızı (manifold) dışında kirli balastın gemiden çıkış yerleri:
- 7.3.1. Su hattı üzerinde
- 7.3.2. Kural 18(6)(e)ye uygun olarak bir kısım akış sağlayan düzenlemelerle birleşmiş olarak su hattı altında
- 7.3.3. Su hattı altında
- 7.4. Yük pompaları ve petrol borularından petrolün boşaltılması (Kural 18(4) ve (5))
- 7.4.1. Yükün boşaltılmasını müteakip bütün yük pompalarını ve petrol devrelerinin boşaltılmasını sağlayan imkanlar:
1. Yük tankına yahut slop (bulaşık) tankına yapılabilen dreynler
2. Sahile boşaltma için özel küçük çaplı boru temin edilmiştir.
8. PETROL TAŞIYAN KİMYASAL TANKERLER İÇİN EŞDEĞER DÜZENLEMELER
- 8.1. Bir kimyasal tanker ile petrol taşınabilmesi için eşdeğer düzenlemeler olarak gemi bulaşık (slop)tank yukarıdaki 6.2. paragrafı ve petrol/su ara yüzey dedektörü yukarıdaki 6.3. paragrafı yerine aşağıdaki teçhizatla donatılmıştır.
- 8.1.1. 100 ppm'den daha az petrol ihtiva eden sıvı atık üretecek özellikte....m3/saat kapasiteli
- 8.1.2.m3 kapasiteli bir depolama tankı
- 8.1.3. Tank yıkama sularını toplamak için:
- 1.Tahsis edilmiş bir tank
- 2.Depolama tankı olarak tayin edilmiş bir yük tankı
- 8.1.4. Petrollü su ayırma cihazından geçirilmiş ve içinde petrol bulunan sıvı atığı gemiden boşaltmak için zabıt aktarma pompası
- 8.2. Petrollü-su ayırma teçhizatı karar A.393(X) şartlarına göre onaylanmıştır ve Ek 1'de belirtilen ürünlerin tamamına uygundur.
- 8.3. Gemide, dökme halinde tehlikeli kimyasal madde taşımak için geçerli elverişlilik belgesi vardır.

* Yalnız izlenebilen çıkışlar belirtilecektir.

9. MUAFİYET

9.1. İdare, Kural 2(4)(a)ya göre Sözleşmenin ek 1, Kısım II ve III'ün gereklerinden aşağıda belirtilen paragraflarından muaf tutulmuştur.

.....
.....

10. EŞDEĞER OLANLAR (Kural 3)

10.1. İdare, Sözleşme'nin Ek 2'de belirtilen hususlardan ayrı bazı gerekleri için bu Kayıtın aşağıda sıralanmış olan kayıtda eşdeğer olarak onaylamıştır.

.....
.....

İşbu kayıtın doğru olduğu onaylanır.

.....de verilmiştir.

(Kaydın verildiği Yer)

.....19...

.....
(Kaydı veren resmi yetkilinin
imzası)

(Yetkilinin onay mührü)

Eklenti III

PETROL KAYIT DEFTERİNİN ŞEKLİ

PETROL KAYIT DEFTERİ

Kısım 1 - Makina Dairesi İşletmeleri
(Bütün Gemiler)

Geminin Adı :
Tanınma İşareti:
Gros Tonajı:

.....tarihinden.....tarihine kadar,

Not: 150 gros ton ve daha yukarı olan her tanker 400 gros ton ve daha yukarı olan petrol tankerleri dışındaki Petrol Kayıt Defteri Kısım I'ı temin edecektir. Petrol tankerlerine petrol yük balast çalışmaları ile ilgili kayıtları tutmaları için Petrol Kayıt Defteri Kısım II de verilir.

GİRİŞ

Bu bölümün müteakip sayfaları makine alanlarındaki çalışmaların, 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirilmiş Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, 1973'nin 1.Ek inin 20 No.lu Kuralı uyarınca Petrol Kayıt Defterine kaydedilecek olan konuların kapsamlı bir listesini gösterir. Konular, herbiri bir kod harfi ile gösterilen işletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır.

Petrol Kayıt Defterine giriş yaparken, tarih, işletme kodu ve konu sıra numarası kendine ait sütun içersine yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanmış her bir işlem zabıt veya sorumlu zabıt tarafından tarih atılarak imzalanacaktır. Doldurmuş her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır.

Bkz. - III

KAYDEDİLECEK HUSUSLARIN LİSTESİ

- (A) PETROL YAKIT TANKLARINA BALAST ALINMASI VEYA TEMİZLENMESİ
1. Balast alınan tankların no.su ve yeri.
 2. Son olarak taşıdığı petrolden sonra temizlenip temizlenmediği, eğer temizlenmemiş ise daha önce taşınmış petrolün cinsi.
 3. Temizliğe başlandığında geminin mevki.
 4. Balast alımına başlandığında geminin mevki.
- (B) YUKARIDA (A) BÖLÜMÜNDE DEĞİNİLEN PETROL YAKIT TANKLARINDAN YAPILAN KİRLİ BALAST VEYA TEMİZLEME SUYUNUN BOŞALTIMI
5. Tankların adları ve yeri.
 6. Boşaltma başlarken geminin mevki.
 7. Boşaltma tamamlandığında geminin mevki.
 8. Boşaltma sırasında geminin hızı
 9. Boşaltma yöntemi:
 - 1.100 ppm teçhizatı ile
 2. 15 ppm teçhizatı ile
 3. Alım tesislerine
 10. Boşaltılan miktar.
- (C) PETROL ARTIKLARININ (TORTU ÇAMURU) BERTARAF EDİLMESİ
11. Bertaraf edilmek üzere gemide alıkonulan artıkların miktarı.

12. Artıkların bertaraf edilmesinin yöntemi:

1. Limanlarda alım tesislerine (limanı belirtin);
2. Gemi akaryakıtına karıştırarak;
3. Diğer tanklara aktararak (hangi tanklar olduğunu belirtin).
4. Başka yöntemlerle (hangisi olduğunu belirtin).

(D) MAKİNE BÖLÜMLERİNDE BİRİKEN SİSTİNE SULARININ OTOMATİK OLMAYAN ŞEKİLDE BOŞALTIMI VEYA BAŞKA ŞEKİLDE BERTARAF EDİLMESİ

13. Boşaltılan miktar.
14. Boşaltma saati.
15. Boşaltma veya bertaraf etme yöntemi.
 1. 100 ppm teçhizatı ile.
 2. 15 ppm teçhizatı ile.
 3. Alım tesislerine (limanı belirtin)
 4. Bulaşık (Slop) yahut toplama tankına (tankı belirtin)

(E) MAKİNE BÖLÜMLERİNDE BİRİKEN SİNTİNE SULARININ OTOMATİK OLARAK BOŞALTILMASI VEYA BAŞKA YÖNTEMLE BERTARAF EDİLMESİ

16. Gemiden dışarı boşaltma için sistemin otomatik olarak çalıştırılmaya başlandığı saat.
17. Sintine sularının toplama bulaşık (slop) tankına aktarma edilmesi için sistemin otomatik olarak çalıştırılmaya başlandığı saat, (hangi tank olduğunu belirtin)
18. Sistemin el ile çalıştırılmaya başlandığı saat.
19. Gemiden dışarı boşaltmada uygulanan yöntem:
 1. 100 ppm teçhizatı ile.
 2. 15 ppm teçhizatı ile.

(F) PETROL BOŞALTMASI İZLEME VE KONTROL SİSTEMİNİN DURUMU

20. Sistemdeki arızanın şaası.
21. Sistemin çalışır hale getirildiği saat.
22. Arızanın nedenleri.

(G) KAZAEN VEYA İSTİNAİ NEDENLERDEN DOĞAN PETROL BOŞALTMASI

23. Olayın oluş zamanı (tarih ve saat)
24. Olayın meydana geldiği zaman geminin mevki-veya durumu
25. Petrolün yaklaşık miktarı ve tipi.
26. Boşaltma veya sızıntının içinde bulunduğu koşullar, nedenleri ve genel düşünceler.

(H) ÇALIŞTIRMAYLA İLGİLİ İLAVE İŞLEMLER VE GENEL DÜŞÜNCELER

Eklenir III

GEMİNİN ADI :

TANINMA İŞARETİ:

YUK/BALAST İŞLEMLERİ(PETROL TANKERLERİ) MAKİNE DAİRESİ
İLE İLGİLİ İŞLEMLER (BUTUN GEMİLER)

Tarih	Kod ^u (Harf)	Madde (No.su)	İşlemlerle ilgili kayıt/Sorumlu Zabıtın imzası

Kaptanın imzası

Uygun şekilde çıkarın.

PETROL KAYIT DEFTERİ

Kısım II - Yuk/Balast İşlemleri

(Petrol Tankerleri)

Geminin Adı :

Tanınma İşareti:

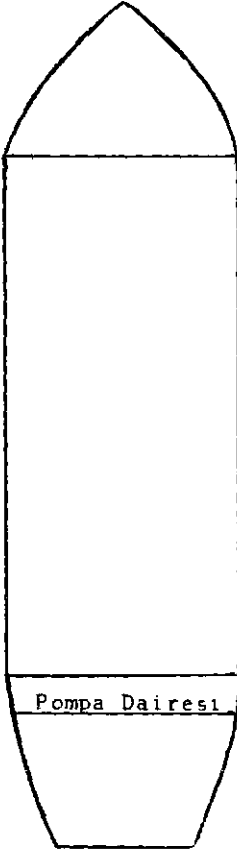
Gros Tonağı:

Tarihindentarihine kadar.

Not: 150 gros tonluk ve daha büyük her petrol tankeri, kargo/balast işlemleri ile ilgili kayıtları tutmak için Petrol Kayıt Defteri Kısım II bulunduracaktır. Böyle bir tanker makine dairesi ile ilgili işlemlerin kayıtlarını tutmak için **P**etrol Kayıt Defteri Kısım I'ı de bulunduracaklardır.

GEMİNİN ADI :
TANINMA İŞARETİ : ?

YÜK VE BULAŞIK (SLOP) TANKLARININ PLANI
(Gemide Tamamlanacak)



Tankların No.sı ve Gemideki Yeri	Kapasitesi
Bulaşık tankları- nın derinliği	

(Her bir tankın kapasitesi ve
slop tankın derinliği yazılacak)

GİRİŞ

Bu bölümün muteakip sayfaları yuk ve balast çalışmalarının, 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirilmiş Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi 1973 nin Ek I'nin 20 No.lu Kuralı uyarınca Petrol Kayıt Defterine kaydedilecek olan konuların kapsamlı bir listesini göstermektedir. Konuların herbiri, bir kod harfı ile gösterilen işletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır.

Petrol Kayıt Defterine giriş yaparken tarih, işletme kodu ve konu sıra numarası kendine ait sütun içersine yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanmış her işlem zabıt veya sorumlu zabıt tarafından tarih atılarak imzalanacaktır. Tamamlanmış her sayfa gemi kaptanı tarafından onaylanacaktır. MARPOL 73/78 Ek I, Kural 13°C ye göre özel taşımacılığa tahsis edilmiş petrol tankerlerinde, Petrol Kayıt Defterindeki ilgili kayıtlar Liman Devletinin yetkili uzmanı tarafından onaylanacaktır.

Bu cümle yalnız özel taşımacılığa tahsis edilmiş bir tankerin Petrol Kayıt Defterine yazılacaktır.

KAYDEDİLECEK HUSUSLARIN LİSTESİ

- (A) PETROL YÜKÜNÜN ALINMASI
1. Yükleme yeri
 2. Yuklenen petrolün cinsi ve tankların no.su ve yeri
 3. Yuklenen petrol yükünün toplam miktarı
- (B) SEFER ESNASINDA PETROL YÜKÜNÜN GEMİ İÇİNDE TANKTAN TANKA AKTARILMASI
4. Tankın no.su ve yeri
 - 1.....tanktan
 2.tanka
 5. Yukarıda 4(1) paragrafta belirtilen tanklar boşaldı mı?
- (C) PETROL YÜKÜNÜN BOŞALTILMASI
6. Boşaltma yeri
 7. Boşaltılan tankın no.su ve yeri
 8. Tanklar boşaltıldı mı?
- (D) HAM PETROL YIKAMA(YALNIZ "COW" TANKERLERİ)
(Ham petrolle yıkanan her tank için ayrı ayrı doldurulacak)
9. Ham petrolle yıkamanın yapıldığı liman veya iki boşaltma limanı arasında yapılmış ise geminin mevkii
 10. Yıkanan tankların no.su ve yeri(1)
 11. Kullanılan makinelerin sayısı
 12. Yıkamaya başlandığı saat
 13. Uygulanan yıkama modeli (2)
 14. Yıkama boru devresi basıncı
 15. Yıkamanın tamamlandığı da durdurulduğu saat
 16. Tankların kuru olduğunu hangi yöntemle belirlediğinizi belirtin,
 17. Düşünceler (3)
- (E) KARGO TANKLARINA BALAST ALINMASI
18. Balast alınan tankların no.su ve yeri
 19. Balast alınmasına başlandığında geminin mevkii.
-
- (1) İşletme ve Teçhizat El Kitabında belirtildiği üzere herhangi bir tankta aynı zamanda çalıştırılacak makinalardan daha fazla makine bulunması halinde tankın ham petrol ile temizlenen bölümü belirtilecektir. Örnek: 2 No Merkez, baş taraf gibi
- (2) İşletme ve Teçhizat El Kitabına uygun olarak kullanılan temizleme yönteminin tek safhalı mı, yoksa çok safhalı mı olduğu belirtilecektir. Şayet çok safhalı yöntem uygulanmış ise makinenin kapladığı düzey kavısı ve programın bu safhasında bu kavsin kaç defa tarandığını belirtin.
- (3) İşletme ve Teçhizat El Kitabında belirtilen programın izlenmemesi halinde nedenleri, Düşünceler başlıklı bölümde açıklanmalıdır.

(F) TAHSİS EDİLMİŞ TEMİZ BALAST TANKLARINA BALAST ALINMASI,
(SADECE CBT TANKERLERİ İÇİN)

20. Balast alınan tankların no.su ve yerleri.
21. Yıkama işlemine başlandığında geminin mevkiî veya temiz balast tanklarına balast alındığı liman.
22. Pompa ve boru devrelerine su basılarak yağlı suyun slop (bulaşık) tankına alındığında geminin mevkiî.
23. Boru devrelerinin yıkanması sonucu meydana gelen ve slop tanklarına alınan yağlı suyun miktarı (Hangi slop tank olduğu belirtilir)
24. Tahsis edilmiş temiz balast tanklarına ilave balast suyu alındığında geminin mevkiî.
25. Tahsis edilmiş temiz balast tanklarını yük ve süzdürme (Stripping) devrelerinden ayıran valflerin kapatıldığı saat ve geminin mevkiî.
26. Alınan temiz balastın miktarı.

(G) YÜK TANKLARININ TEMİZLENMESİ

27. Temizlenen tankın no.su ve yeri.
28. Liman veya geminin mevkiî.
29. Temizleme işinin süresi.
30. Temizlikte uygulanan yöntem (4)
31. Tank yıkama sularının aktarıldığı yerler:
 1. Alım tesislerine
 2. Slop tanklarına veya slop tank olarak gösterilmiş yük tanklarına (tankları belirtiniz)

(H) KİRLİ BALASTIN BOŞALTILMASI

32. Tankların no.su ve yerleri.
33. Denize boşaltma yapılmasına başlandığında geminin mevkiî,
34. Denize yapılan boşaltma bittiğinde geminin mevkiî,
35. Denize boşaltılan miktar.
36. Boşaltma sırasında geminin hızı.
37. Boşaltma sırasında boşaltmayı izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
38. Boşaltılan sıvı atık ile boşaltım mevkiindeki su yüzeyinin düzenli bir şekilde kontrolü yapıldı mı?
39. Bulaşık (slop) tanklarına aktarma edilen petrolü suyun miktarı (hangi slop tankları olduğunu belirtiniz).
40. Sahildeki alım tesisine yapılan boşaltma (uygulandığı takdirde, limanı belirtiniz).

(4) El hortumu kullanma, makineli yıkama ve/veya kimyasal temizlik, kimyasal temizlik yapılması halinde kullanılan kimyasal madde ve miktarı belirtilecektir.

(I) BULAŞIK (SLOP) TANKLARDAN DENİZE SU BOŞALTILMASI

- 41.. Slop tankların no.su ve yerleri.
- 42.. Son artığın tanka alınışından itibaren dinlendirme süresi veya
- 43 . Son boşaltmadan itibaren dinlendirme süresi.
- 44 . Boşaltmaya başlanıldığı saat ve geminin mevkiı.
- 45 . Boşaltmaya başlandığında toplam tank muhteviyatına göre üst boşluk
- 46 . Boşaltmaya başlandığında petrol/su ara yüzey üst açıklığı
- 47 . Dökme olarak boşaltılan miktar ve boşaltma hızı,
- 48 . Boşaltılan ssn miktar ve boşaltma hızı
- 49 . Boşaltmanın tamamlandığı saat ve geminin mevkiı.
50. Boşaltma sırasında boşaltmayı izleme ve kontrol sistemi çalışıyor mu idi ?
51. Boşaltma tamamlandığında/su ara yüzey açıklığı.
52. Boşaltma sırasında geminin hızı.
53. Boşaltılan sıvı atık ile boşaltmanın yapıldığı yerdeki su yüzeyinde düzenli bir şekilde kontrol yapıldı mı;
54. Slop tanklarından boşaltmanın zamanlanması üzerinde geminin boru devrelerine kumanda eden bütün valflerin kapatıldığını teyid ediniz.

(J) BAŞKA BİR YOLLA HALL EDİLEMEYEN ARTIKLARIN VE PETROLLÜ KARIŞIMLARIN BERTARAF EDİLMESİ

55. Tankların no.su ve yerleri
56. Her tanktan bertaraf edilen miktar.
57. Bertaraf edilme yöntemi.
 1. Alım tesislerine (ımanı belirtiniz)
 2. Yüke karıştırılan
 3. Diğer tanklara transfer edilen (tankları belirtiniz)
 4. Başka yöntem (hangisi olduğunu belirtiniz)

(K) YÜK TANKLARINDA BULUNAN TEMİZ BALASTIN' BOŞALTILMASI

58. Temiz balastın boşaltılmasına başlandığında geminin mevkiı.
59. Boşaltılan tankların no.su ve yerleri.
60. Boşaltma tamamlandığında tanklar boşaldı mı?
- 61, Boşaltma sonunda geminin mevkiı (eğer 58.maddeden farklı ise).
62. Boşaltılan sıvı ile tahliyenin yapıldığı yerdeki su yüzeyinde düzenli bir şekilde kontrol yapıldı mı?

(L) TAHSİS EDİLMİŞ TEMİZ BALAST TANKLARININ BOŞALTILMASI (SADECE CBT TANKERLERİ İÇİN)

63. Boşaltılan tankların no.su ve yerleri.

64. Temiz balastın denize boşaltılmasına başlandığı saat geminin mevkii.
65. Denize boşaltımın tamamlandığı saat ve geminin mevkii.
66. Boşaltılan miktar:
 1. Denize basılan veya,
 2. Alım tesislerine basılan (limanı belirtin).
67. Denize boşaltma yapılmadan önce ya da boşaltma sırasında balast suyunun petrolle kirlendiğine dair herhangi bir belirti var mı?
68. Denize boşaltma petrol içeriği ölçme aleti ile izlendi mi?
69. Balastın boşaltılmasının tamamlanması üzerine tahsis edilmiş temiz balast tanklarını yük va süzdürme devrelerinden ayıran valflerin kapatıldığı saat ve geminin mevkii.

(M) PETROL BOŞALTILMASI İZLEME VE KONTROL SİSTEMİNİN DURUMU

70. Sistemde arıza olduğu saat.
71. Sistemin çalışır hale getirildiği saat.
72. Arızanın nedenleri.

(N) KAZAEN VEYA DİĞER İSTİSNAİ NEDENLERDEN DOĞAN PETROL BOŞALTILMASI

73. Olayın meydana geldiği saat.
74. Olay meydana geldiğinde geminin bulunduğu liman veya mevkii.
75. Petrolün türü ve yaklaşık miktarı.
76. Petrol sızıntısının ya da boşaltımının koşulları, nedenleri ve genel düşünceler.

(O) ÇALIŞTIRMAYLA İLGİLİ İLAVE İŞLEMLER VE GENEL DÜŞÜNCELER
ÖZEL SEFER YAPAN TANKERLER

(P) BALAST SUYUNUN ALINMASI

77. Balast alınan tankların no.su ve yerleri.
78. Balast alındığında geminin mevkii.
79. Alınan balastın metreküp olarak toplam miktarı.
80. Düşünceler.

(Q) GEMİ İÇİNDE BALAST SUYUNUN DİĞER BİR TANKA AKTARILMASI

81. Aktarmanın nedenleri.

(R) ALIM TESİSLERİNE BALAST SUYU BOŞALTILMASI

82. Balast suyunun boşaltıldığı liman (limanlar)
83. Alım tesisinin adı veya tanıtımı
84. Boşaltılan balast suyunun metreküp olarak toplam miktarı
85. Tarih ve Resmi liman yetkilisinin mühürü ve imzası.

EK II

DÖKME ZEHİRLİ SIVI MADDELERLE DENİZ
KİRLİLENMESİNİN KONTROLU İÇİN KURALLAR

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek'in amaçları için:

(1) "Kimyasal tankeri" öncelikle dökme zehirli maddeleri yük olarak taşımak için inşa edilen ya da değiştirilen bir gemi anlamına gelir ve bu Sözleşme Ek 1'inde "petrol tankeri" olarak tanımlanan gemiler kısmen ya da tamamen dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşırlarken bunlara dahil edilecektir.

(2) "Temiz balast" sonucu kullanımında, A, B, C ya da D kategorisi bir madde içeren bir yük taşıdıktan sonra tamamen temizlenen ve bu temizlemede oluşan kalıntılar da atılarak bu Ek'in gereklerine uygun biçimde boşaltılan bir tank da taşınan balast anlamına gelir,

(3) "Ayrılmış balast" sürekli olarak balast taşınmasına ayrılan veya bu Sözleşmenin Ek'lerinde ayrıntılı olarak belirtilen petrol ya da zehirli sıvı maddelerden başka yük taşınan, yük ve akaryakıt sistemlerinden tümüyle ayrılmış bulunan bir tank içine alınan balast suyu anlamına gelir.

(4) "En yakın kara" bu Sözleşme'nin Ek 1(9) Kuralında tanımlandığı gibi olacaktır.

(5) "Sıvı maddeler", 37.8° C sıcaklıktaki buhar basıncı 2.8 kg/cm2 den yüksek olmayan maddelerdir,

(6) "Zehirli sıvı maddeler", bu Ek'in Eklenti 11'inde gösterilen ya da Kural 3(4) hükümlerine göre A, B, C veya D kategorisinden birine girdiği geçici olarak kabul edilen herhangi bir madde anlamına gelir.

(7) "Özel alan", oşinografik ve ekolojik koşulları ve taşımacılık trafik özelliği ile ilgili belirli teknik nedenleri yüzünden zehirli sıvı maddelerle deniz kirlenmesinin önlenmesi için zorlayıcı yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı anlamına gelecektir.

Aşağıdaki özel alan olacaktır:

- (a) Baltık Deniz Alanı, ve
- (b) Karadeniz Alanı,

(8) "Baltık Deniz Alanı", bu Sözleşme'nin Ek 1. Kural 10(1)(c)'inde tanımlandığı gibidir.

(9) "Karadeniz Alanı", bu Sözleşme'nin Ek 1, Kural 10(1)(c)'de tanımlandığı gibidir.

(10) "Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod"u, Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC 19(22) sayılı kararla kabul ettiği ve bir Ek'in bir eklentisine uygulanabilen değiştirme yöntemlerini ilgilendiren bu Sözleşmenin 16'ncı maddesi hükümlerine uygun olarak değişiklikleri kabul edilip, yürürlüğe konulmak şartıyla, Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına ilişkin Uluslararası Kod anlamına gelir.

(11) "Kimyasal Madde Kod"u, Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC 20(22) sayılı kararla kabul ettiği ve bir Ek'in bir eklentisine uygulanabilen değiştirme yöntemlerini ilgilendiren bu Sözleşme'nin 16'ncı maddesi hükümlerine uygun olarak değişiklikleri kabul edilip, yürürlüğe konulmak şartıyla, Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına ilişkin Kod anlamına gelir.

x(12) "İnşa edilmiş gemi" (ship constructed), omurgası kızağa konan veya benzer inşaat aşamasında olan bir gemi demektir. Bir kimyasal madde tankerine dönüştürülen bir gemi, inşa tarihine bakılmaksızın, bu dönüştürmenin başladığı tarihte inşa edilmiş bir tanker muamelesi görecektir. Bu hüküm aşağıdaki şartların tümüne uyan bir geminin tadilatına uygulanmayacaktır.

(a) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan gemi, ve

(b) Yalnız Kod tarafından tehlikeli kirlетici maddeler olarak tanımlan ürünlerin Dökme Kimyasal Madde Kod'una göre taşınması için belge verilen gemi

(13) "Benzer inşaat aşaması" demek:

(a) Belirli bir gemi olarak tanımlanacak şekilde inşasına başlanmış, ve

(b) Geminin montajı, tahmin edilen tür yapı malzemesi kütlesinin en az 50 tonluk kısmını veya yüzde birini, hangısı daha az ise, kapsayacak kadar yapılmış demektir.

Kural 2

Uygulama

(1) Aksi ifade edilmedikçe, bu Ek'in hükümleri dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşıyan tüm gemilere uygulanacaktır.

(2) Bu Sözleşmenin Ek 1 hükümlerine tabi olan bir yükün bir kimyasal madde tankerinin bir yük mahallinde taşınması halinde, bu Sözleşmenin Ek 1'inin ilgili gerekleri keza uygulanacaktır.

(3) Bu Ek'in kural 13'ü, boşaltma kontrol amaçları için, yalnızca kategori A,B veya C diye sınıflandırılan maddeleri taşıyan gemilere uygulanacaktır.

(4) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan gemiler için geminin su hattı altından ve dümen suyunda maksimum konsantrasyonda boşaltım yapma gereği ile ilgili Ek'ini kural 5 hükümleri 1 Ocak 1988'den itibaren uygulanacaktır.

(5) Bu Ek'in talebine bir alternatif olarak, eğer donanım, malzeme, cihaz veya aygıt en az bu Ek'in istediği kadar verimli ise, İdare bu donanım, malzeme, cihaz veya aygıtın gemiye konmasına izin verebilir. İdarenin bu yetkisi, bu Ek'de kuralların belirttiği dizayn ve yapımla özelliklerine uygun olarak zehirli sıvı maddelerin boşaltım kontrolünü yapabilmek için işletme yöntemlerinin yerini alacak şekilde kullanılmayacaktır.

(6) Bu Ek'in isteğinin bir alternatif olarak, bu Kuralın 5'inci paragrafına göre, donanım, malzeme, cihaz veya aygıtı izin veren İdare, Sözleşmeye taraf olanların bilgi sahibi olmaları gerektiğinde uygun tedbir almaları için bu durumu sirküle etmek üzere Teşkilata bildirecektir.

Kural 3

Zehirli Sıvı Maddelerin Sınıflandırılmaları ve Listelerinin Yapılması

(1) Bu Ek'in kurallarının amacı için, zehirli sıvı maddeler aşağıdaki dört kategoriye ayrılacaktır.

(a) Kategori A- Tank temizlenmesi ya da balast basılması işlemlerinde denize boşaltma yapıldığında deniz kaynaklarına veya insan sağlığına büyük tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına ciddi biçimde zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek için sert önlemlerin uygulanmasını haklı kılan zehirli sıvı maddeler.

(b) Kategori B- Tank temizlenmesi ya da balast basılması işlemlerinde denize boşaltma yapıldığında deniz kaynaklarına veya insan sağlığına tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklar ya da diğer yasal kullanımlarına zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek için özel önlemlerin uygulanmasını haklı kılan zehirli sıvı maddeler.

(c) Kategori C- Tank temizlenmesi ya da balast basılması işlemlerinde denize boşaltma yapıldığında deniz kaynaklarına veya insan sağlığına küçük bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına küçük bir zarar vermesi nedeniyle özel çalışma koşullarını gerektiren zehirli sıvı maddeler.

(d) Kategori D- Tank temizlenmesinde ya da balast basılması işlemlerinde denize boşaltma yapıldığında deniz kaynaklarına veya insan sağlığına farkedilebilir bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına en küçük derecede de olsa zarar verebileceği için çalışma durumlarında biraz dikkat gerektiren zehirli sıvı maddeler.

(2) Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılmasında kullanılmak üzere bu Ek'in Eklenti I'inde esaslar belirtilmiştir.

(3) Dokme halde taşınan ve sınıflandırılmış olmakla beraber bu Ek'ini hükümlerine tâbi olan zehirli sıvı maddelerin listesi bu Ek'in Eklenti II'sinde verilmiştir.

(4) Bu Kural'ın (1) paragrafına göre sınıflandırılmış ya da bu Ek'in Kural 4(1)'ne göre değerlendirilmemiş bulunan dokme sıvı bir maddenin taşınması söz konusu olduğunda Sözleşmeye taraf ve bu taşıma ile ilgili olan Hükümetler bu Kural'ın (2) paragrafında gösterilen esaslara dayalı işlem için geçici bir değerlendirme yapacaklar ve anlaşacaklardır. İlgili Hükümetler arasında tam anlaşmaya varılmadan önce, kabul edilen koşullara en sıkı şekilde uyularak yük taşınacaktır. Olabildiğince çabuk ancak ilk taşımadan sonra 90 gün geçmeden, ilgili İdare Teşkilata bilgi verecek ve maddenin ayrıntılı özelliklerini ve geçici değerlendirmeyi, diğer tüm taraflara bilgi edinilmesi ve incelenmesi için derhal yayınlanmak üzere Teşkilata gönderecektir. Maddenin değerlendirilmesi konusundaki mütalaalarını da her Taraf Hükümeti 90 günlük bir süre içinde Teşkilata göndereceklerdir.

Kural 4

Diğer Sıvı Maddeler

(1) Tank temizlenmesi ya da balast basılması işlemlerinde denize boşaltma yapıldığında insan sağlığına, deniz kaynaklarına, denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına zararlı olmaması nedeniyle bu Ek'in Kural 3(1)'inde belirtilen, A, B, C veya D kategorileri dışında bırakılarak değerlendirilen maddelerin listesi bu Ek'in Eklenti III'ündedir.

(2) Yalnızca bu Ek'in Eklenti III'ünde listesi verilen maddeleri içeren sintine veya balast suyu ya da diğer kalıntı veya karışımların denize boşaltılması durumunda bu Ek'in gerekleri uygulanmayacaktır.

(3) Temiz balast ya da ayrılmış balastın denize boşaltılmasında bu Ek'ingerekleri uygulanmayacaktır.

Kural 5

Zehirli Sıvı Maddelerin Boşaltımı

Ozel Alanlar Dışında A, B ve C kategorisi Maddeleri ve Bütün Alanlarda D Kategorisine Dahil Maddeler

Bu Ek'in Kural 6 hükümleri şekli kalmak koşulu ile,

(1) Bu Ek'in Kural 3(1)(a) da belirtildiği gibi A Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacaktır. Eğer bu tür maddeleri ya da karışımları içinde bulunduran tanklar yıkanmak zorunda ise, meydana gelen kalıntılar sıvı atık içindeki maddenin konsantrasyonu

bu Ek'in Eklenti II'sinin III. klonunda gösterilen değere veya daha altına ininceye ve tank tamamen boşalincaya kadar bir alma tesisine boşaltılacaktır. Bu işlemten sonra tank içinde kalan kalıntı, tank toplam hacminin % 5'inden az olmayan hacimde suyla sulandırıldıktan sonra, ancak aşağıdaki koşullarda deniz basılabilecektir:

- (a) Kendi makine gücü ile yürütülen gemiler en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Deniz suyu alıcı valflarının bulunduğu yerler gözönünde tutularak boşaltma deniz suyu yüzeyinden daha aşağıda yapılacaktır; ve
- (c) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltımı yapılacaktır.

(2) Bu Ek'in Kural 3(1)(b)de belirtilen B Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Kendi makine gücü ile yürütülen en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Boşaltma için yöntemler ve donanımlar idare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve donanımlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığının konsantrasyonu ve boşaltımı oranı geminin kışında dümen suyunda 1 milyonda 1 kısım (1ppm)'yi geçmeyecektir;
- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün en fazla miktarı, bu paragrafın (b) paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan en büyük miktardan fazla olmayacaktır. Öyleki, bu fazlalık hiçbir zaman 1 metre küpü ya da metreküp olarak tank kapasitesinin 1/3.000'ini geçmeyecektir;
- (d) Deniz suyu alıcı valflarının bulunduğu yerler gözönünde tutularak boşaltma deniz suyu düzeyinden daha aşağıda yapılacaktır.
- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltım yapılacaktır.

(3) Bu Ek'in Kural 3(1)(c)de belirtildiği gibi C Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Kendi makine gücü ile yürütülen gemiler en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Boşaltma yöntemleri ve donanımları İdare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve donanımlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı artığın konsantrasyonu ve boşaltım oranı geminin dümen suyunda bir milyonda 10 kısım (10 ppm)'yi geçmeyecektir;
- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün en fazla miktarı, bu paragrafın (b) alt paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan en büyük miktardan, daha fazla olmayacaktır, öyleki, fazlalık hiçbir zaman 3 metre küpü veya metreküp olarak tank kapasitesinin 1/1.000'ini geçmeyecektir;
- (d) Deniz suyu alıcı valflerinin bulunduğu yerler gözönünde tutularak boşaltma deniz suyu düzeyinden daha aşağıda yapılacaktır; ve
- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltım yapılacaktır.

(4) Bu Ek'in Kural 3(1)(d)'de belirtildiği gibi, D Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak. Bu tür maddeler ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Kendi gücü ile yürütülen gemiler en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Bu karışımdaki konsantrasyon on kısım suda biri kısım maddeden fazla olmayacaktır; ve
- (c) Boşaltımı en yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta yapılacaktır.

(5) Bir tanktan yük kalıntıları, İdare tarafından onaylı havalandırma işlemleri ile çıkarılabilir. Bu işlemler Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Eğer tankın daha sonra yıkanması gerekiyorsa, tank yıkama sularının denize boşaltımı bu Kuralın (1), (2), (3) veya (4), paragraflarından duruma uygun olanına göre yapılacaktır.

(6) Sınıflandırılmamış, geçici değerlendirme yapılmamış ya da bu maddeleri içeren balast suyunun, tank yıkama sularının ya da diğer kalıntıların denize boşaltımı yasaklanacaktır.

Özel Alanlar İçinde A, B ve C Kategorisi Maddeler

Bu Ek'in Kural 6 hükümleri saklı kalmak koşulu ile,

(7) Bu Ek'in Kural 3(1)(a)da belirtildiği gibi A Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacaktır. Eğer bu tür maddeleri ya da karışımları içinde bulunduran tanklar yıkanacak ise, yıkamadan sonraki kalıntılar, özel alanla sınırı bulunan Devletlerin bu Ek'in Kural 7'si uyarınca sağlayacağı bir alım tesisine, tank tamamen boş oluncaya kadar ve çıkarılmakta olan sıvı atıktaki maddenin konsantrasyonu bu Ek'in Eklenti II'sinde sütun IV'de bu madde için verilen kalıntı konsantrasyon miktarına eşit veya daha az oluncaya kadar boşaltılacaktır. Bu işlemden sonra tank içinde kalan kalıntı, tank toplam hacminin % 5'inden az olmayan hacimde suyla sulandırıldıktan sonra, ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Kendi makine gücü ile yürütülen gemiler en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Deniz suyu alıcı valflerinin bulunduğu yerler gözönünde tutularak deniz suyu düzeyinden daha aşağıda boşaltımı yapılacaktır; ve
- (c) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltımı yapılacaktır.

(8) Bu Ek'in Kural 3(1)(b) de belirtildiği şekilde B Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntıların veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Yükün boşaltılmasından sonra tank, toplam tank hacminin % 0.5'inden az olmayan hacimde suyla yıkanmış ve bundan çıkan kalıntılar tank tamamen boşalınca kadar bir alım tesisine boşaltılmıştır;
- (b) Kendi makine gücü ile yürütülen gemiler, en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredecektir;
- (c) Boşaltım ve yıkamalar için yöntemler ve donanımlar İdare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve donanımlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın konsantrasyonu ve boşaltım oranı geminin kışında dümen suyunda bir milyonda bir kısım (1 ppm)'yi geçmeyecektir;
- (d) Deniz suyu alıcı valflerinin bulunduğu yerler gözönünde tutularak deniz suyu düzeyinden daha aşağıda boşaltımı yapılacaktır;ve

- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltımı yapılacaktır.

(9) Bu Ek'in Kural 3(1)(c)'sinde belirtildiği şekilde C Kategorisine giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen, ya da bu tür maddeleri içeren balast suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki koşullarda denize basılabilecektir:

- (a) Kendi makine gücü ile yürütülen gemiler en az 7 deniz mili hızla ya da kendi makinesi ile yürütülmeyen gemiler en az 4 deniz mili hızla seyredeceklerdir;
- (b) Boşaltım için yöntem ve donanımlar İdare tarafından onaylanır. Bu yöntem ve donanımlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın konsantrasyonu ve boşaltımı oranı geminin kışında dümen suyunda 1 milyonda 1 kısım (1 ppm)'yi geçmeyecektir.
- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün en fazla miktarı, bu paragrafın (b) altı paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan en büyük miktardan, daha fazla olmayacaktır. Öyleki, bu fazlalık hiçbir zaman 1 metre küpü veya metre küp olarak tank kapasitesinin 1/3.000'ini geçmeyecektir.
- (d) Deniz suyu alıcı valflerinin bulunduğu yerler gözönünde tutularak deniz suyu düzeyinden daha aşağıda boşaltım yapılacaktır; ve
- (e) Boşaltım en yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve su derinliği 25 metreden az olmayan durumda yapılacaktır.

(10) Bir tanktan yük kalıntıları, İdare tarafından onaylı havalandırma işlemleri ile çıkarılabilir. Bu işlemler Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Eğer tankın daha sonra yıkanması gerekiyorsa tank yıkama sularının denize boşaltımı bu Kuralın (7), (8) veya (9) paragraflarından duruma uygun olanına göre yapılacaktır.

(11) Kategoriye ayrılmamış, geçici değerlendirme yapılmamış ya da bu Ek'in Kural 4(1)'i gereğince değerlendirilmemiş olan maddelerin veya bu maddeleri içeren balast suyunun, tank yıkama sularının veya diğer kalıntılarının denize boşaltımı yasaklanacaktır.

(12) Bu Kural hükümlerinden hiçbiri B ya da C Kategorisi yüklerden kalan kalıntıların gemide alakonmasını ve bu Kuralın (2) ya da (3) paragrafları uyarınca özel alan dışında denize boşaltılmasını engellemeyecektir.

- (13) (a) Kıyıları özel alanı çevreleyen Sözleşmeye taraf hükümetler, bu Ek'in Kural 7(1) gereklerini yerine getirecekler ve bu Kuralın (7), (8), (9) ve (10) paragrafları gereklerinin uygulanmaya başlayacağı tarihi işbirliği yaparak saptayacaklar ve en az 6 ay öncesinden Teşkilata bildireceklerdir. Teşkilat, bu tarihi tüm Taraf hükümetlere en kısa zamanda bildirecektir.
- (b) Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi, bu paragrafın (a) alt paragrafına göre saptanan tarihten önce olursa, arada geçen zamanda bu Kuralın (1), (2) ve (3) paragrafları hükümleri uygulanacaktır.

Kural 5A

Pompa, Boru ve Yük Boşaltma Düzeni

- (1) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, Kategori B maddelerinin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0,1 metreküp fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.
- (2) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine konu olan ve 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle Kategori B maddelerinin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0,3 metreküp fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında atıf yapılan gemiler, bu alt paragrafın gereklerine uygun değil iseler, 2 Ekim 1994'e kadar en alt düzeyde olmak üzere, Kategori B maddelerini taşımak için yapılmış her bir tankın içinde ve bağlı borularında 1 metreküp veya tank kapasitesinin 1/3.000 metre küpü kadar, hangisi daha fazla ise, fazla artık bırakmayacak şekilde, yüzeylerde artık tespiti yapılmak ve uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.
- (3) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, Kategori C maddelerinin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0,3 metreküp fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.

- (4) (a) Bu alt paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine tâbi olan ve 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, Kategori C maddelerinin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0.9 metre küp fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.
- (b) Bu paragrafın (b) alt paragrafında atıf yapılan gemiler, bu alt paragrafın gereklerine uygun değil iseler, 2 Ekim 1994'e kadar en alt düzeyde olmak üzere, Kategori C maddelerini taşımak için yapılmış her bir tankın içinde ve bağlı borularında 3 metre küp veya tank kapasitesinin 1/1.000 metre küp kadar, hangisi daha fazla ise, fazla artık bırakmayacak şekilde, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, pompa ve boru düzeni ile donatılacaktır.
- (5) Bu Kuralın (1), (2), (3) ve (4) paragraflarında atıf yapılan pompalama şartları İdare tarafından onaylanacak ve Teşkilâtın geliştirdiği standartlara uydurulacaktır. Bu Kuralın (1), (2) (3) ve (4) paragraflarında atıf yapılan pompalama verim deneyleri su kullanılarak yapılacak ve İdare tarafından onaylanacak ve Teşkilâtın geliştirdiği standartlara uydurulacaktır. Bu Kuralın (2)(b) ve (4)(b) paragraflarında atıf yapılan yük tankı yüzeylerindeki artıklar, Teşkilâtın geliştirdiği standartlar çerçevesinde tayin edileceklerdir.
- (6) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafının hükümlerine tâbi, bu Kuralın (2) ve (4) paragraf hükümleri, İdare tarafından tayin edilen aşağıdaki bölgeler arasında sınırlı seferlere tahsis edilen ve 1 temmuz 1986'dan önce inşa edilen bir gemiye uygulanmaz.
- (i) Bu Sözleşme'ye Taraf Devletin limanları veya terminaleri ya da
- (ii) Bu Sözleşme'ye Taraf Devletin limanları veya terminaleri.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümleri yalnız 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş bir gemiye, aşağıdaki şartlarda uygulanacak;
- (i) Kategori B ve C maddelerini ya da karışımlarını ihtiva eden bir tank her zaman yıkanacak veya tanka balast alınmasında, tankın yıkanmasında İdare tarafından onaylanan bir ön yıkama yöntemine başvurulacak ve Teşkilât tarafından geliştirilen standartlara uyulacak ve tank yıkama suları bir alım tesisine boşaltılacak;
- (ii) Son yıkamalar veya balast suyu bu Ek'in diğer hükümlerine uygun olarak bir alım tesisine veya denize boşaltılacak;

(iii) Bu paragrafın amacı için, yukarıda atf yapılan liman veya terminallerdeki alım tesislerinin yeterliliği, bu liman veya terminallerin ait olduğu bu Sözleşme'ye Taraf Devletlerin hükümetler tarafından onaylanacak;

(iv) Gemilerin bu Sözleşmeye Taraf diğer Devletlerin İdareleri altındaki limanlara veya terminallere sefer için tahsis edilmeleri halinde, İdare Teşkilâta, Sözleşme'ye Taraf olanlara sirküle etmek için, muafiyetin ayrıntılarını, onların bilgi sahibi olmaları ve gerekirse uygun tedbir almalarını sağlamak üzere durumu bildirecek; ve

(v) Bu Ek'e göre istenen belge, geminin yalnız böyle sınırlı seferler için tahsis edildiği hususunda imzalanacaktır.

(7) Yapısal ve işletme özellikleri nedeniyle yük tanklarına balast alınması gerekmeyen ve yalnız tamir veya havuzlanma için yük tankı yıkanması gereken bir gemiyi İdare, tüm aşağıdaki şartlara uyulmak şartıyla, bu Kural'ın (1), (2), (3) ve (4) paragrafı hükümlerinden muaf tutulabilir:

(a) İdare, gemi için tasarlanan hizmeti dikkate alarak, geminin dizayn, yapım ve teçhizatını onaylayacak,

(b) Tank yıkamalarının oluşturduğu herhangi bir sıvı artışın, geminin tamir veya havuzlamasından önce boşaltıldığı alım tesisinin yeterliliği İdare tarafından tahkik edilecektir;

(c) Bu Ek'e göre istenen belge:

(i) Her bir yük tankının yalnızca belirtilen tek bir maddeyi taşıyacağını ve

(ii) Muafiyetin ayrıntılarını,

belirtecek,

(d) Gemide İdare tarafından onaylanmış uygun bir işletme el kitabı bulunacak; ve

(e) Gemilerin bu Sözleşmeye Taraf diğer Devletlerin hükümler altındaki limanlara ve terminallere sefer yapmaları halinde, İdare Teşkilâta, Sözleşmeye Taraf olanlara sirküle etmek için, muafiyetin ayrıntılarını, onların bilgi sahibi olmaları ve gerekirse uygun tedbir almalarını sağlamak üzere durumu bildirecektir.

Kural 6

İstisnalar

Bu Ekin Kural 5'i aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) Bir geminin güvenliğini sağlamak ya da denizde can kurtarmak için, zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların gerektiğinde denize boşaltımı; ya da
- (b) Bir gemide ya da donanımdaki hasar sonucu zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların denize boşaltımı:
 - (i) Hasarın oluşmasından sonra ya da, denize boşaltım olayı saptandıktan sonra, boşaltımı önlemek ya da en aza indirmek amacıyla tüm akılcı önlemlere başvurulmuş olması koşuluyla; ve
 - (ii) Armatör veya Kaptanın kasıtlı olarak hasara sebep olacak şekilde veya hasar ihtimali olduğunu bilerek ve dikkatsizce hareket etmesi dışında; ya da
- (c) Kirlenmeden doğan zararların en aza indirilmesi maksadı ile özel kirlenme olayları ile savaşmak için kullanıldığı zaman İdarenin onayı ile, zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların denize boşaltımı. Bu boşaltım için boşaltımın yapılacağı yerlerin yetkili Hükümetinin onayı alınacaktır.

Kural 7

Alma Tesisleri ve Terminallerde Kargo Boşaltımının Düzenlenmesi

(1) Sözleşmeye taraf olan her Hükümet limanlarını, terminallerini ya da onarım limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, aşağıda belirtildiği gibi, alım tesisleri bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür.

- (a) Bu Ek'in uygulamalarının sonucu gemilerde kalan ve elden çıkarılması gereken zehirli sıvı maddeleri içeren karışımlar ve kalıntıların gemileri gereksiz yere bekletmeden alınması için yükleme ve boşaltma liman ve terminallerinde uygun nitelikte alım tesisi bulundurulacak; ve
- (b) Kimyasal madde tankerlerinin onarımlarının yapıldığı limanlarda zehirli sıvı maddeleri içeren karışımların ve kalıntıların alınması için alım tesisi bulundurulacaktır.

(2) Sözleşmeye Taraf olan her Hükümet bu Kuralın (1) paragrafının hükmüne göre bulundurulacak alım tesisinin tipini saptayacak ve Teşkilâta bildirecektir.

(3) Sözleşmeye Taraf olan her Hükümet, yük boşaltma terminallerinde zehirli sıvı maddeleri boşaltan gemilerin yük tanklarının süzdürülmesini kolaylaştıracak düzenlemeleri sağlamakla yükümlü olacaklardır. Terminalde zehirli sıvı maddeleri boşaltan gemilerden alınan bu tür maddeleri içeren terminale ait kargo hortumları ve boru sistemleri gemiye geri dreyn edilmeyeceklerdir.

(4) Taraf olan her hükümet, bu Kural'ın (1) paragrafının gerektirdiği tesislerin veya (3) paragrafının gerektirdiği düzenlemelerin yetersiz olma durumunu diğer ilgili taraflara iletmek üzere Teşkilâta bilgi verecektir.

Kural 8

Kontrol Usulleri

- (1) (a) Sözleşmeye taraf olan her Hükümet, bu Kural'ın uygulanmasını sağlamak için sörveyörler atayacak veya yetkili kılacaktır. Sörveyörler, Teşkilat tarafından geliştirilen kontrol yöntemlerine uygun olarak kontrollerini yapacaklardır.
- (b) Zehirli sıvı maddeleri dökme olarak taşıyan bir geminin Kaptanı, Kural 5 ve bu Kural hükümlerinin bu Ek'in Kural 9'una uygunluğunu ve mezkûr Kuralda işaret edilen çalışmalar ne zaman yapılırsa, yük kayıt defterinin yine Kural 9'a göre tamamlanmasını sağlayacaktır.
- (c) Bu Sözleşmeye Taraf diğer devletlerin hükümrânlığı altındaki limanlara ya da terminallere sefer için tahsis edilen bir gemiye bu Kural'ın (2)(b), (5)(b), (6)(c) veya (7)(c) paragraflarında işaret edilen bir muafiyeti ancak bunu kabul eden taraf Hükümeti verebilir. Böyle bir muafiyet verildiği zaman yük kayıt defterine, bu paragrafın (a) alt paragrafında işaret edilen sörveyör tarafından bu husus uygun bir şekilde kaydedilip imza atılacaktır.

Tüm Alanlarda Kategori A Maddeleri

(2) Kategori A maddeleri ile ilgili aşağıdaki hükümler tüm alanlarda uygulanacaktır;

- (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine bağlı boşaltılan bir tank, gemi boşaltma limanını terketmeden önce bu Kuralın (3) veya (4) paragrafı gereklerine göre yapılacaktır.
- (b) Gemi kaptanının talebi üzerine, muhatap olan Taraf Hükümeti, aşağıdaki hususların yerine getirilmesi halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragrafında istenilen gereklerden muaf tutulabilir:
 - (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir madde ile tekrar yüklenecekse, tank yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de balast ile doldurulacak; veya

(ii) Diğer bir limandaki alım tesisinin bu Kural'ın (3) ve (4) paragrafı için elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak teyit edilmek şartıyla, boşaltılan tank denizde ne yıkanacak ve ne de balast ile doldurulacak ve anılan paragraf hükümlerine bu limanda uyulacak;

(iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

(3) Eğer tank bu Kuralın (2)(a) alt paragrafına göre yıkanacak ise, sömveyör tarafından alınacak örneklerin analizlerinde görülen konsantrasyon, bu Ek'in Eklenti II'inde bu madde için belirlenen kalıntı konsantrasyonuna ininceye dek tank yıkama işleminden çıkan sıvı atık gemiden alım tesisine basılacaktır. Belirlenen kalıntı konsantrasyonuna ulaşıldığında tankda kalan yıkama sularının tank boşalınca dek, alım tesisine basılması sürdürülecektir. Yük Kayıt Defterine bu işlemlerin gereken kayıtları yapılacak ve bu Kuralın (1)(a) paragrafına göre adı geçen sömveyör tarafından onaylanacaktır.

(4) Alım tesisinin sahibi taraf Hükümeti gemiyi gereksiz yere bekletmeden kalıntıda ki madde konsantrasyon ölçümünün yapılamayacağı kanısında olduğunda, bu kuralın (3) paragrafına eşdeğer olmak üzere bir başka değişik işlemi aşağıdakileri yerine getirmek koşulu ile kabul edebilir:

(a) Tank, İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara uygun bir yöntemle ön yıkamadan geçirilir; ve

(b) Sömveyör, paragraf (1)(a)'ya göre Yük Kayıt Defterinde aşağıdakileri onaylar:

(i) Tank, tankın pompa ve boru sistemlerinin boşaltılmış olması; ve

(ii) Bu tank ve bu madde için İdarenin onayladığı bir ön yıkama yöntemine göre ön yıkamanın yapılmış olması; ve

(iii) Bu ön yıkama işleminden çıkan tank yıkama sularının bir alım tesisine boşaltımının yapılmış olması ve tankın boş olması

Özel Alanlar Dışında Kategori B ve C Maddeleri

(5) Kategori B ve C maddeleri ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlar dışında uygulanacaktır.

(a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine bağlı olarak boşaltılmış bir tank, geminin boşaltma limanını terketmesinden önce, aşağıdakilerin olması halinde, bir ön yıkamadan geçirilecektir:

(i) Boşaltılan maddenin B veya C Kategorisi maddelerinden olması halinde, bu Ek'in 5(2) ya da (3) kuralına bağlı olarak denize boşaltılabilecek maksimum miktarı aşan bir miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması; veya

(ii) Bu Ek'in 5A Kural'ının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını uyguladığı şekilde gemiden atmak için, bu Kural'ın (1)(a) paragrafında anılan sorveyörü tatmin edici değişik tedbirler alınmadıkça, İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) kurallarında anıldığı gibi Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre boşaltma yapılmaması.

Ön yıkama yöntemi İdare tarafından onaylanmış ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olacak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alma tesisine basılacaktır.

(b) Gemi kaptanının talebi üzerine, Taraf Hükümeti, aşağıdaki hususlara kanı olması halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragraf gereklerinden muaf tutabilir:

(i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecekse ve bu tank, yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de balast ile doldurulacak; veya

(ii) Boşaltılan tank, denizde ne yıkanacak ne de balast ile doldurulacak ve İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilecek ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla başka bir limandaki alım tesisine boşaltılacak; veya

(iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Özel Alanlarda Kategori B Maddeleri

(6) Kategori B maddeleri ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlarda uygulanacaktır:

(a) (b) ve (c) paragraf hükümlerine tâbi boşaltılmış bir tank geminin boşaltma limanını terketmesinden önce bir ön yıkamadan geçirilecektir. Uygulanan ön yıkama yöntemi İdarenin onayladığı şekilde ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olacak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alım tesisine basılacaktır.

(b) Bu paragrafın (a) alt paragraf gerekleri, tüm aşağıdaki şartların yerine geldiğine inanıldığı zaman uygulanmaz.

- (i) Boşaltılan Kategori B maddesinin bu Ek'in 5(2) Kuralına bağlı olarak Özel Alan dışında denize boşaltılabilecek maksimum miktarı aşan bir miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması ve Kalıntıların bu Ek'in 5(2) Kuralına uygun olarak Özel Alan dışında daha sonra denize boşaltılmak üzere gemide alıkonması; ve
- (ii) Boşaltmanın idare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 3A(5) Kuralında belirtildiği şekilde Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre yapılması ya da pompalama şartlarına uyulmadığından inandırarak değişik tedbirler alınması.
- (c) Gemi kaptanının talebi üzerine, Taraf Hükümeti aşağıdaki hususlara kani olması halinde, gemiyi bu paragrafın
 - (a) alt paragrafı gereklerinden muaf tutabilir;
 - (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecek ve bu tank, yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de balast ile doldurulacak; veya
 - (ii) Boşaltılan tank denizde ne yıkanacak ne de balast ile doldurulacak ve idare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilecek ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla, başka bir limandaki alım tesisine boşaltılacak; veya
 - (iii) Yük kalıntıları, idarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Özel Alanlarda Kategori C Maddeleri

(7) Kategori C maddeleri ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlarda uygulanacaktır:

- (a) Bu paragrafın (b) ve (c) paragrafı hükümlerine tabi boşaltılmış bir tank, geminin boşaltma limanını terketmesinde, önce, aşağıdakilerin olması halinde, bir ön yıkamadan geçirilecektir:
 - (i) Boşaltılan Kategori B maddesinin, bu Ek'in 5(9) Kuralına bağlı olarak denize boşaltılabilecek maksimum miktarı aşan bir miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması; veya
 - (ii) Bu Ek'in 5 A Kural'ının belirttiği miktarlardaki yük kalıntıları, uygulandığı şekilde gemiden atmak için, bu Kural'ın (1)(a) paragrafında anılan sövveyörü tatmin edecek değişik tedbirler alınmadıkça, idare

tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) Kurallarında anıldığı gibi, Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre boşaltma yapılmaması.

Ön yıkama yöntemi İdare tarafından onaylanmış ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olarak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alım tesisine basılacaktır.

(b) Bu paragrafın (a) alt paragraf gerekleri, tüm aşağıdaki şartlar yerine getirildiği zaman uygulanmaz:

(i) Boşaltılan Kategori C maddesinin bu Ek'in 5(3) Kuralına bağlı olarak Özel Alan dışında denize boşaltılabilecek maksimum miktarı aşan bir miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması ve kalıntıların bu Ek'in 5(3) Kuralına uygun olarak Özel Alan dışında daha sonra denize boşaltılmak üzere gemide alıkonması;ve

(ii) Boşaltmanın İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) Kuralı'nda belirtildiği şekilde Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre yapılması ya da pompalama şartları yerine getirilemediğinde bu Ek'in 5A Kural'ının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını, uygulandığı şekilde gemiden çıkarmak için, bu Kural'ın (1)(a) paragrafında anılan sorveyörü tatmin edecek değişik tedbirler alınması.

(c) Gemi kaptanının talebi üzerine Taraf Hükümeti aşağıdaki hususlara kani olması halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragrafı gereklerinden muaf tutabilir:

(i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecek ve bu tank yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de balast ile doldurulacak; veya

(ii) Boşaltılan tank denizde ne yıkanacak ne de balast ile doldurulacak ve İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilecek ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla, başka bir limandaki alım tesisine boşaltılacak; veya

(iii) Yük kalıntıları İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Tüm Alanlarda Kategori D Maddeleri

(8) Kategori D maddeleri ile ilgili olarak, boşaltılan bir tank yıkansın yıkanmasın, çıkan tank yıkama suları bir alım tesisine basılacak veya tankda kalan artıklar bu Ek'in 5(4) Kural'ına göre sulandırılacak ve denize basılacaktır.

Bir Slop Tankdan Boşaltma

(9) Kategori A maddesi içeren kargo pompa dairesi sintinelerinin de dahil olduğu ve bir slop tank içinde gemide alıkonulan artıklar ya da özel bir alan içinde Kategori A veya B maddeleri bu Ek'in 5(1), (7) veya (8) kuralları hükümlerine göre, hangisi olursa, bir alım tesisine basılacaktır.

Kural 9

Yük Kayıt Defteri

(1) Bu Ek'in uygulandığı her gemide, geminin seyir jurnalının bir bölümü olarak ya da ayrı olarak bu Ek'in Eklenti IV'ünde belirtilen biçimde bir Yük Kayıt Defteri bulunduracaktır.

(2) Yük Kayıt Defteri, gemide bir zehirli sıvı madde ile ilgili aşağıda yazılı işlemlerden biri yapıldığında, her bir tank için ayrıntılı olarak doldurulacaktır;

- (i) Yükün yüklenmesi;
- (ii) Yükün içeride aktarılması;
- (iii) Yükün boşaltılması;
- (iv) Yük tanklarının temizlenmesi;
- (v) Yük tanklarına balast alınması;
- (vi) Yük tanklarından balastın boşaltılması;
- (vii) Kalıntıların alım tesislerine verilmesi;
- (viii) Bu Ek'in Kural 5'ine uygun olarak, kalıntıların denize boşaltılması veya havalandırma yoluyla çıkarılması.

(3) Bilerek ya da kaza sonucu zehirli sıvı madde ya da böyle madde içeren karışımların bu Sözleşmenin Madde 8 ve bu Ek'in Kural 6'sında sözkonusu edildiği gibi boşaltılması durumunda, boşaltmanın koşul ve nedenleri belirtilerek Yük Kayıt Defterine açıklama yapılacaktır.

(4) Sözleşmeye Taraf Hükümet tarafından, bir gemiyi denetleyip bu Ek ile ilgili işlemlere nezaret etmek üzere, bir sürveyörün atanması veya yetkili kılınması durumunda, bu sürveyör Yük Kayıt Defterine gerekli açıklamayı yapacaktır.

(5) Bu Kural'ın (2) ve (3) paragraflarında belirtilen her bir işlem gecikmeksizin Yük Kayıt Defterine eksiksiz olarak geçilecek, böylece defterde her işleme ait tüm açıklamalar tamam olacaktır. Her kayıt işlemin görevlisi zabıt ya da zabıtlar tarafından ve her sayfa geminin kaptanı tarafından imzalanacaktır. Yük Kayıt Defterindeki kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin resmi dilinde ve Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Deniz Kirletmesini Önleme Uluslararası Belgesine veya bu Ek'in Kural 12'sinde anılan bir belgeye sahip olan gemilerde İngilizce ya da Fransızca yazılacaktır. Anlaşmazlık veya çelişki durumunda geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin resmi dilindeki kayıtlar geçerli olacaktır.

(6) Yük Kayıt Defteri incelenmek için istendiğinde hazır bulundurulmak üzere, yedekte çekilen içinde personel bulunmayan gemiler dışında, gemide saklanacaktır. Son kayıt tarihinden sonra üç yıllık bir süre içinde saklanacaktır.

(7) Bir Taraf Hükümetinin yetkili uzmanı limanda bulunan herhangi bir geminin Yük Kayıt Defterini inceleyebilir ve defterdeki herhangi bir kaydın kopyasını çıkarabilir ve bu kopyanın defterdeki kayıtların doğru kopyası olduğunun geminin kaptanı arafından onaylanmasını isteyebilir. Geminin Yük Kayıt Defterindeki bir kaydın doğru kopyası olduğu gemi kaptanı tarafından onaylanmış olan böyle bir kopya, kayıtda açıklaması yapılan olayların delili olarak mahkeme işlemlerinde kabul edilecektir. Bu paragrafa göre yetkili uzman tarafından Yük Kayıt Defterinin incelenmesi ve onaylı bir kopyasının çıkarılması, geminin gereksiz gecikmesine meydan vermeksizin, mümkün olduğu kadar çabuk yapılacaktır.

Kural 10

Srveyler

(1) Zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan gemiler aşağıda belirtilen srveylere tabi olacaktır:

- (a) Gemi hizmete başlamadan önce veya bu Ek'in Kural 11'inde istenilen belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ve bu Ek'in kapsadığı kadarı ile geminin yapı, teçhizatı, donanım, tertibat ve malzemenin tam bir denetimini içerecek olan ilk srvey. Bu srvey geminin yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemesinin bu Ek'in gereklerine tamamen uyulup uyulmadığını saptayacak şekilde olacaktır.
- (b) İdare tarafından belirlenen ve 5 yılı geçmeyen aralıklarla yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemenin bu Ek'in ilgili gereklerine tamamen uyulup uyulmadığını saptayacak şekilde yapılan periyodik srveyler.
- (c) Belgenin geçerli olduğu süre içerisinde ve teçhizat ve bununla ilgili pompa ve boru sistemlerinin bu Ek'in gereklerine tamamen uyup uymadığını ve iyi çalışır durumda olup olmadıklarını saptayacak en az bir ara srvey. Böyle bir ara srveyin herhangi bir belgenin geçerlilik süresi içerisinde yapılması halinde, bu srvey ne belgenin geçerlilik sresinin ortasının 6 ay öncesinden daha erken, ne de 6 ay sonrasından daha geç yapılacaktır. Böyle ara srveyler bu Ek'in Kural 11'ine göre verilmiş olan belgenin üzerinde onaylanacaktır.
- (d) Belgenin verildiği tarihin günü ve ayından önceki veya sonraki 3 ay içerisinde yapılan ve geminin yapması düşünülen hizmetin tüm şartlarında yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemenin tatmin edici olup olmadığını

saptayacak genel bir denetimi içeren bir yıllık sörvey. Böyle yıllık sörveyler bu Ek'in Kural 11'ine göre verilmiş olan belgenin üzerinde onaylanacaktır.

- (2) (a) Bu Ek hükümlerinin yaptırımı bakımından gemilerin sörveyleri İdarenin memurları tarafından yürütülecektir. Bununla birlikte, İdare bu sörveyleri bu amaçla atanan sörveyörlere ya da kendisinin tanıdığı kuruluşlara bırakabilir.

- (b) İdare, bu paragrafın (a) alt paragrafında beyan edildiği gibi sörveyleri ve denetimleri yürütmek için sörveyörlere ve tanınmış kuruluşlara, aşağıdaki hususlarda en alt düzeyde yetki verecektir:

- (i) Bir geminin onarımını istemek; ve
(ii) Bir liman devletinin ilgili otoritelerinin istemesi halinde sörveyleri ve denetimleri yapmak.

İdare, atanmış sörveyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkinin özel sorumluluklarını ve koşullarını, kendi memurlarının bilgi sahibi olmaları için bu Sözleşmeye Taraf olanlara sirküle etmek üzere Teşkilata bildirecektir.

- (c) Atanmış bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, geminin durumunun veya teçhizatının belgenin ayrıntılarına tam olarak uymadığını ya da geminin deniz çevresine aşırı bir zarar vermeksizin denize açılmaya uygun olmadığını tesbit ettiği zaman, bu sörveyör veya kuruluş derhâl düzeltici tedbir alınmasını sağlayacak ve zamanı gelince, bu hususu İdareye bildirecektir. Eğer böyle düzeltici tedbir alınmazsa belge geri alınacak ve İdareye kısa zamanda bilgi verilecektir ve eğer gemi diğer bir taraf devletin limanında ise, liman devletinin ilgili yetkilileri keza kısa zamanda haberdar edileceklerdir.

İdarenin bir memuru, atanmış bir sörveyör ya da tanınmış bir kuruluş liman devletinin yetkililerine haber verdiği zaman, liman devletinin hükümeti bu memura, sörveyöre ya da kuruluşa, bu Kural'a göre yükümlülüklerini yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır. Uygulanabildiği takdirde, ilgili liman devletinin hükümeti geminin deniz çevresine arzu edilmeyen bir zarar vermesine meydan bırakmaksızın en yakın bir onarım limanına gitmesi amacıyla denize açılması ya da limanı terketmesi dışında seyretmemesini sağlayacak tedbirleri alacaktır.

- (d) Her durumda, ilgili İdare sörveyin ve denetimin bütünlüğünü ve etkinliğini tam garanti edecek ve bu yükümlüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemeleri yapmayı üstlenecektir.

- (3) (a) Geminin ve teçhizatının durumunun, geminin her durumda deniz çevresine arzu edilmeyen bir zarar vermesine meydan bırakmaksızın denize açılmasına elverişliliğini sağlamak için, bu Sözleşmenin hükümlerine uygunluğu temin edilecektir.

- (b) Bu Kural'ın (1) paragrafına göre geminin herhangi bir sürveyinin tamamlanmasından sonra sürveyin kapsadığı, sistemler, donanımlar, tertibat ya da malzemede, İdarenin onayı olmaksızın, bu teçhizat ve donanımların doğrudan değiştirilmeleri dışında hiçbir değişiklik yapılmayacaktır.
- (c) Bir gemi kazaya uğradığında ya da geminin bütünlüğünü ya da bu Ek'in kapsadığı teçhizatın sağlamlığını veya verimliliğini gerçekten etkileyen bir hasar meydana geldiğinde geminin kaptanı veya sahibi ilk fırsatta ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye, tanınmış kuruluşa ya da atanmış sürveyöre, bu Kural'ın (1) paragrafının istediği bir sürveyin gerekip gerekmediğini tesbit edecek, bir tahkikatın başlamasına neden olacak raporu verecektir. Eğer gemi başka bir taraf devletin limanında ise, kaptan ya da geminin sahibi keza liman devletinin ilgili otoritelerine derhal rapor verecek ve atanmış sürveyör ya da tanınmış kuruluş bu raporun verilip verilmediğini araştıracaktır.

Kural 11
Belgenin Verilmesi

- (1) Sözleşmenin diğer Taraflarının hükümranlılık yetkisi altındaki limanlara ya da terminallere yapılacak seferlere tahsis edilen ve zehirli sıvı maddeleri taşıyan herhangi bir gemiye bu Ek'in Kural 10 hükümlerine uygun olarak yapılan sürveyden sonra Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi verilecektir.
- (2) Bu belge, İdare tarafından ya da İdarenin yetkili kıldığı bir kişi veya kuruluş tarafından verilecektir. Her durumda İdare bu belgenin tam sorumluluğunu yükleneyecektir,
- (3) (a) İdarenin isteği Üzerine Sözleşmeye Taraf bir Hükümet bir gemiye sürvey yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında, bu Ek uyarınca gemiye ya bir Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi verecek ya da verilmesi için yetki tanıyacaktır.
- (b) Bu belgenin ve sürvey raporunun birer kopyaları plabildiğince çabuk, isteyen İdareye gönderilecektir.
- (c) Bu şekilde verilen bir belge, İdarenin isteği Üzerine verildiğini belirten bir açıklamayı içerecek ve bu Kural'ın (1) paragrafına uygun olarak verilen bir belge gibi tanınacak ve geçerli olacaktır.
- (d) Taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye, Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi verilmeyecektir.

(4) Dökme Halde zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi veren devletin resmi dilinde ve bu Ek'in V.Eklenişinde gösterilen modele uygun bir formda düzenlenecektir. Eğer kullanılan dil İngilizce ya da Fransızca dillerinden biri değilse, metin içinde bu dillerden birine yapılmış çeviri de bulunacaktır.

Kural 12

Belgenin Geçerlilik Süresi

- (1) Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Deniz kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi İdarece belirlenen 5 yılı geçmeyecek bir süre için verilecektir.
- (2) İdarenin onayı olmaksızın yapıda, teçhizatda, sistemlerde, donanımlarda, tertibatla veya gereken malzemede bu teçhizatın veya donanımların doğrudan doğruya değiştirilmesi dışında, önemli değişiklikler yapılmış ise, veya eğer bu Ek'in 10(1)(c) ya da (d) Kurallarına göre İdarenin belirlediği ara yahut yıllık sorveyler yapılmaz ise belge geçerliliğini yitirecektir.
- (3) Verilmiş bir belge keza geminin başka bir devletin bayrağına geçmesi halinde geçerliliğini yitirecektir. Yeni bir belge, ancak belgeyi veren hükümetin geminin bu Ek'in 10(3)(a) ve (b) Kural'larının gereklerine tamamen uygun olduğuna tam olarak kanaat getirmesi halinde verilecektir. Taraflar arasında bir değişiklik olması durumunda, değişikliğin olmasından sonraki üç ay içerisinde talep olursa bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Taraf Hükümeti, değişiklikten önce gemide bulunan belgenin bir kopyasını ve eğer varsa sorvey raporunun bir kopyasını da mümkün olan en kısa zamanda İdareye gönderecektir.

Kural 12 A

Kimyasal Tankerlerin Sorveyi ve Belgelendirilmesi

Bu Ek'in Kuralları 10, 11 ve 12'nin hükümlerine bakılmaksızın, Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'unun hükümlerine uygun olarak bu Sözleşmeye Taraf Devletler tarafından uygulandığı şekilde sorveyleri yapılan, ve belgelendirilen kimyasal madde tankerleri, anılan kuralların hükümlerine uydukları farzedilecek ve bu Kod'a göre verilmiş belge, bu Ek'in 11 kuralına uygun olarak verilen bir belge gibi tanınacak ve geçerli olacaktır.

Kural 13

Kaza ile Kirlenmeyi En Alt Düzeye İndirmek İçin Gerekler

- (1) Dökme A, B ya da C kategorisi zehirli sıvı maddeleri taşıyan gemilerindizayn yapım, teçhizat ve işletilmeleri böyle maddelerin kontrolsüz olarak denize boşaltımlarını en alt düzeye indirecek şekilde olacaktır.

(2) 1 Temmuz 1986 veya daha sonra inşa edilmiş olan Kimyasal Tankerler Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'unun gereklerine uyacaklardır.

(3) 1 Temmuz 1986'dan önce yapılan Kimyasal Tankerler aşağıdaki gereklere uyacaklardır.

(a) Aşağıdaki kimyasal tankerler, gemilere uygulanabildiği şekilde, Dökme Kimyasal Madde Kod'unun 1.7.2 paragrafında atıf yapılan gereklere uyacaklardır:

(i) İnşa mukavelesi 2 Kasım 1973 veya daha sonra yapılan ve Sözleşmeye Taraf devletlerin hükümrانlık yetkisi altındaki limanlara ya da terminallere sefer yapmak için tahsis edilen gemiler; ve

(ii) Geminin yalnız bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin limanları ya da terminalleri arasındaki seferlere tahsis edilen ve 1 Temmuz 1983 veya daha sonra inşa edilmiş olan gemiler;

(b) Aşağıdaki kimyasal tankerler, gemilere uygulanabildiği şekilde, Dökme Kimyasal Madde Kod'unun 1.7.3. paragrafında atıf yapılan gereklere uyacaklardır.

(i) İnşa mukavelesi 2 Kasım 1973 veya daha sonra yapılan ve Sözleşmeye Taraf devletlerin hükümrانlık yetkisi altındaki limanlara ya da terminallere sefer yapmak için tahsis edilen gemiler; ve

(ii) Yapım ve teçhizat bakımından Kod'a uygunlukları 1 Temmuz 1994'den daha geç olmayan bir tarihte yürürlüğe girecek olan 1600 gros tandon küçük gemiler dışında, yalnız bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin limanları ya da terminalleri arasındaki seferlere tahsis edilen ve 1 Temmuz 1983'den önce inşa edilmiş gemiler.

(4) A, B veya C Kategorisi zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan kimyasal tankerlerin dışındaki gemilerle ilgili olarak idare, bu Kural'ın (1) paragrafı hükümlerine uygunluğunu sağlamak için Teşkilatın geliştirdiği ilkelere dayalı uygun tedbirleri alacaktır.

Kural 14

Petrol Benzeri Maddelerin Taşınması ve Boşaltılması

Bu Ek'in diğer kuralları hükümlerine bakmaksızın C veya D Kategorisine dahil olarak bu Ek'in Eklenti 11'sinde belirtilen ve Teşkilatın geliştirdiği ölçütlere göre petrol-benzeri maddeler olarak Teşkilat tarafından tanımlanan zehirli sıvı maddeler aşağıdaki şartların tümüne uyulmak şartıyla, Sözleşmenin Ek 1'inde belirtilen bir petrol tankerlerde taşınabilir ve bu Sözleşmenin Ek 1 hükümlerine göre boşaltılabilir;

- (a) Gemiler, Ek'de belirtildiği gibi, bu Sözleşmenin ürün taşıyıcılarına uygulanabilen Ek'1 hükümlerine uyacaklar.
- (b) Gemiler Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi ile B bağısını bulunduracaklar ve belge, geminin bu Kural'a uyarak petrol-benzeri maddeleri taşıyabileceğini belirtmek için tasdik edilecek ve bu tasdik geminin taşıyabileceği petrol benzeri maddelerin bir listesini içerecektir.
- (c) C Kategorisi maddelerinde gemi, aşağıdaki Kod'ların 3.gemi tipi hasar denge gereklerine uyacaktır.
- (i) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş bir gemi olması halinde Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'u; veya
- (ii) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemi olması halinde, bu Ek'in Kural 13'üne göre uygulandığı gibi, Dökme Kimyasal Madde Kod'u; ve
- (d) Taşınacak petrol-benzeri maddelerin izlenmesinde kullanılmak üzere geminin petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemi içerisindeki petrol ölçer (oil content meter) idare tarafından onaylanacaktır.

Eklenti 1

ZEHİRLİ SIVI MADDELERİN SINIFLANDIRILMASI İLKELERİ

- Kategori A Biyolojik olarak biriktirilebilen ve suda yaşayan canlılar ya da insan sağlığı için bir tehlike oluşmasına neden olan; ya da suda yaşayan canlılar için çok zehirli olan maddeler (TLM'si 1 ppm'den daha az olarak saptanan), Zehirlilik Derecesi 4 olarak tanımlanan; ve ek olarak tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya maddenin özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde (TLM'si 1 ppm veya daha fazla ancak 10 ppm'den daha az olarak saptanan), Zehirlilik derecesi 3 olarak belirtilen suda yaşayan canlılar için orta ölçüde zehirli olan belli maddeler.
- Kategori B Bir hafta ya da daha az süreli kısa bir tutulma ile biyolojik olarak biriktirilebilen; ya da denizden çıkan yiyeceklerin kokuşmasına neden olabilen; ya da suda yaşayan canlılar için orta ölçüde zehirli olan maddeler (TLM'si 1 ppm veya daha fazla ancak 10 ppm'den daha az olarak saptanan), Zehirlilik Derecesi 3 olarak belirtilen ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde (TLM'si 10 ppm veya daha fazla ancak 100 ppm'den az) olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 2 olarak belirtilen suda yaşayan canlılar için az zehirli olan maddeler.

- Kategori C Suda yaşayan canlılar için az zehirli olan maddeler (TLM'si 10 ppm veya daha fazla ancak 100 ppm'den daha az olarak saptanan), Zehirlilik Derecesi 2 olarak belirtilen ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine ağırlık verildiğinde (TLM'si 100 ppm veya daha fazla ancak 1000 ppm'den daha az olarak saptanan), Zehirlilik Derecesi 1 olarak belirtilen suda yaşayan canlılar için pratikte zehirli olmayan maddeler,
- Kategori D Suda yaşayan canlılar için pratikte zehirli olmayan maddeler, (TLM'si 100 ppm veya daha fazla ancak 1000 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 1 olarak belirtilen) ya da deniz dibinde yüksek bir biyokimyasal oksijen gereksinimi (BOD) olan birikintiler örtüsü oluşturan; ya da 5 mg/kg dan daha az miktarda bir LD₅₀ ile insan sağlığı için büyük tehlike oluşturan; ya da kalıcılığı kokusu ya da zehirli ya da tahriş edici özellikleri nedeniyle güzellikleri orta derecede azaltan ve kumsalların kullanılmasını engelleyebilen; ya da 5 mg/kg veya daha fazla ancak 50 mg/kg dan daha az miktarda LD₅₀ ile insan sağlığı için orta ölçüde tehlikeli olan ve güzellikleri az miktarda azaltan maddeler,
- Diğer Sıvı Maddeler (bu Ek'in Kural 4 amaçları için) yukarıdaki A,B,C ve D Kategori sınıfından başka maddeler.

DÖKME OLARAK TAŞINAN ZEHİRLİ SIVI MADDELERİN LİSTESİ

MADDE	UN Numarası	Beslenme iş- lemleri için	Kalıntı	
		kirletme	derişimi (konsantrasyonu)	
		kategorisi	(ağırlık olarak yüzdesi)	
		Ek II'nin 3.Kuralı	Ek II'nin 5(1)Kuralı	Ek II'nin 5(7) Kuralı
	I	II	III	IV
			Özel alan dışında	Özel alan içinde
Asetaldehit	1089	C		
Asetik asit (Sirke asidi)	2789 x 2790 x	C		
Asetik anhidrit	1715	C		
Asetan siyanohidrin	1541	A	0.1	0.05
Aseton		D		
Asetil Klorür	1717	C		
Akrilamit çözeltisi (% 50 ya da daha az)	2074	D		
Akrilit asit	2218	D		
Akrilonitril	1093	B		
Adiponitril	2205	D		
Alkol C C C karışımı 4 5 6		D		
Alkol C ₅ , C ₆ , bireysel ve karışımları		D		
Alkol C ₇ , C ₈ , C ₉ bireysel ve karışımları		C		
Alkol C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ bireysel ve karışımları		B		
Alkol etoksilat (daha yüksek sekondor)		D		
Alkol (C ₁₃ /C ₁₅)				
Poli (3-11)				
Eteksilatlar		B		

Kirletme kategorisinin parantez içinde oluşu o maddenin bu listeye alınmakla beraber, özellikle canlılar bakımından, çevreye doğurduğu tehlikelerin değerlendirilmesinin tamamlanması için daha fazla bilgiye gerek olduğunu gösterir. Tehlikenin değerlendirilmesi tamamlanana kadar saptanan bu Kirletme kategorisi kullanılacaktır.

X BM (Birleşmiş Milletler) numarası 2789 yüzde 80'den fazla çözelti ve 2790 ise yüzde 10 ile yüzde 80 arasında çözelti gösterir.

Madde	I	II	III	IV
Alkil akrilat vinil		(C)		
Piridin kopolimer tolven içinde		C		
Alkilamin karışımları				
Alkil (C-C) benzen karışımları				
9 17				
(Lineer ve dallanmış olarak)		D		
Alkil benzen sülfonat				
(Dallanmış zincir)		B		
Alkil benzen sülfonat				
(Lineer zincir)		C		
Alkil benzen	2584			
Sülfonik Asit	2586			
Alil Alkol	1098	B		
Alil klorür	1100	B		
2(2Aminoteksi) etenol	3055	D		
Aminoetil etanolamin		D		
Namino etil piperazin	2815	D		
Amonyak (sulu) (%28 ya da daha az)	2672*	C		
Amonyum nitrat çözeltisi	2426	D		
%93 ya da daha az)				
Amonyum sülfat çözeltisi		D		
Amonyum sülfür çözeltisi	2683	B		
(%45 ya da daha az)				
Amil asetat, ticari	1104	C		
N-amil asetat	1104	C		
Sec-Amil asetat	1104	C		
n-Amil alkol	1105	D		
sec-Amil alkol	1105			
Amil alkol, primer	1105	D		
Anilin	1547	C		
Benzaldehid		C		
Benzen %10 ya da daha fazla	1114**	C		
Benzen içeren karışımlar				
*BM numarası % 10-%35 gösterir.				
**BM numarası 1114 Benzen için geçerlidir.				

Madde	I	II	III	IV
Benzen sülfonil klorür	2225	D		
Benzil asetat		C		
Benzil alkol		C		
Benzil klorür	1738	B		
Buten oligomer		D		
n-Butil asetat	1123	C		
sec-Butil asetat	1123	D		
n-Butil akrilat	2348	D		
Butilamin (tüm izomerleri)	Normal 1214 (ISO)			
Butil benzil ftalat		A	0.1	0.05
n-Butil butirat		B		
Butil/Desil Setil-Eikosil metakrilat karışımı		D		
Butilen glükol		D		
1,2-Butilen oksit	3022	C		
n-Butil eter	1149	C		
Butil laktat		D		
Butil metakrilat		D		
n-Butilaldehit	1129	B		
Butirik asit	2820	B		
Gamma butirolakton		D		
Kalsiyum alkilsalisilat		D		
Kalsiyum klorür çözeltisi		D		
Kalsiyum hidroksit çözeltisi		D		
Kalsiyum hipoklorit çözeltisi		B		
Kalsiyum nafanat madeni yağda		A	0.1	0.05
Kafur yağı	1130	B		
Kaprolaktam		D		
Karbolik yağ		A	0.1	0.05
Karbon sülfür	1131	A	0.1.	0.005
Karbon tetra klorür	1846	B		

Madde	I	II	III	IV
Baladur ceviz kabuğu yağı (işlenmemiş)		D		
Hint yağı (kastor yağı)	1750	C		
Kloroasetik asit	1695	C		
Kloroaseten		C		
Klorobenzen	1134	B		
Kloroform	1888	B		
1.Kloroheptan		A	0.1	0.05
Klorhidrin'ler (ham)		(D)		
0-Kloronitro benzen	1578	B		
2.Kloropropionikasit	2511	(C)		
3. Kloropropionikasit		(C)		
Klorosülfonik asit	1754	C		
m-Klorotolien	2238	B		
o-Klorotolien	2238	A	0.1	0.05
p-Klorotolien	2238	B		
Klorotolien (Karışık izomerler)	2238	A	0.1	0.05
Kolin klorür çözeltisi		D		
Sitrik asit		D		
Kömür katranı nafta çözücü		B		
Kobalt naftenat (çözücü nafta içinde)		A	0.1	0.05
Hindistan cevizi yağı		D		
Hindistan cevizi yağı, yağ asidi metil esteri		D		
Morina balığı ciğeri yağı (Balık yağı)		D		
Mısırozü yağı		D		
Pamuk yağı		D		
Kreosot (kömür katranı)		(C)		
Kreozot (tahta)		A	0.1	0.05
Kresol, karışık izomerler	2076	A	0.1	0.05
Kresil difrenil fosfat		A	0.1	0.05

Madde	I	II	III	IV
Kresil asit	2022	A	0.1	0.05
Krotonaldehit	1143	B		
Sikloheptan	2241	D		
Sikloheksan	1145	C		
Sikloheksan/Sikloheksanol		C		
karışımı				
Sikloheksanol		C		
Sikloheksanon	1915	D		
Sikloheksilamin	2357	C		
P-Simen	2046	C		
Dekahidronaftalin	1147	(D)		
nDekaldehid		B		
Dekan		(D)		
Decin		B		
Desil akrilat		B	0.1	0.05
Desil alkol (izomerleri)		B		
Diaseton alkol	1148	D		
Dielkil (C-C) ftalatlar		(D)		
Dibenzil eter ^{7,9}		(C)		
Dibutilamin		C		
Dibutil ftalat		A	0.1	0.05
m-diklorobenzen		B		
o-Diklorobenzen	1591	B		
1,1-Dikloreten	2362	B		
1,2-dikloretilen	1150	(D)		
Dikloretil eter	1916	B		
1,6-diklorheksan		B		
2,2-Dikloroisopropil eter	2490	C		
Diklor metan	1593	D		
2,4-Diklor fenol	2021	A	0.1	0.05
2,4-Diklor fenoksiasetik asit		A	0.1	0.05
2,4-Diklor fenoksi asetik asit		(A)	0.1	0.05
dietanolamin tuz çözeltisi				

Madde	I	II	III	IV
2,4-Diklor fenoksi asetik asit, dimetil amin tuzu (%70 ya da daha az		(A)	0.1	0.05
2,4-Diklorfenoksi asetik asit, triisopropionolanin tuz çözeltisi		(A)	0.1	0.05
1,1-Dikloro propan		B		
1,2-Dikloropropan	1279	B		
1,3-Dikloropropan		B		
1,3-Dikloropropen	2047	B		
Dikloropropen/Dikloropropan karışımları		B		
2,2-Dikloropropionik asit		D		
Diklopropil eter		(B)		
Dietilamin	1154	C		
Dietilamino etenol	2686	C		
Dietil benzen	2049	C		
Dietilkarbonat	2366	D		
Dietilen glikol dibutil eter		D		
Dietilen glikol butil eter asetat		(D)		
Dietilen glikol etil eter asetat		(D)		
Dietilen glikol metil eter		C		
Dietilen glikol metil eter asetat		(D)		
Dietilentriamin	2079	(D)		
Di (2-etil heksil) adipat		D		
Di (2-etil heksil)fosforik asit	1902	C		
Di(2-etilheksil)ftalat		D		
Dietil malonat		C		
Dietil ftalat		C		
Dietil sülfat	1594	(B)		
Bisfenol A'nın diglisidil eteri		B		
1,4-Dihidro 9,10 di hidroksi				

Madde	I	II	III	IV
anterasen di sodium tuz çözeltisi		D		
Diisobutilamin	2361	(C)		
Diisobutilen	2050	(C)		
Diisobutylketon	1157	D		
Diizobutil stalat		B		
Diizodesil stalat		D		
Diizononil adîpat		(D)		
Diizononil stalat		D		
Diisopropanolamin		C		
Diisopropilamin	1158	Ç		
Diisopropilbenzen (bütün izomerleri)		A	0.1	0.05
Diisopropil naftalin		D		
Dimetil asetamid		(B)		
Dimetilamin çözeltisi (% 45 ya da daha az)	1160	C		
Dimetilamin çözeltisi (% 45'ten fazla % 55'ten az)	1160	C		
Dimetilamin çözeltisi (% 55'ten fazla, %65'ten az)	1160	C		
N,N-Dimetilsikloheksilamin	2264	C		
Dimetiletanolamin	2051	D		
Dimetilformamid	2265	D		
Dimetil stalat		C		
Dinitrotoluen (erimiş olarak)	1600	B		
Dinonil stalat		D		
1,4-Dioksan	1165	D		
Dipenten	2052	C		
Difenil/difeniloksit karışımları		A	0.1	0.05
Difenil eter		A	0.1	0.05
Difenilmetan diisostyanat	2489	(B)		
Difeniloksit/Difenileter karışım		A	0.1	0.05
Di-n-propilamin	2383	C		
Dipropilen glikol metil eter		(D)		

Madde	Madde	I	II	III	IV
Ditridesil ftalat			D		
Diundesil ftalat			D		
Di vinil asetilen			(D)		
Dodexan			(D)		
Dodexan (bütün izomerleri)			B		
Dodesil alkol			B		
Dodesil benzen			C		
Dodesil difreniloksit					
disülfonat çözültisi			B		
Dodesilfenol			A	0.1	0:05
Epiklorhidrin	2023		C		
Ethaanolamin	2491		D		
2-etoksietanol	1171		D		
2- etoksietil asetat	1172		C		
Etil asetat	1173		D		
Etil asetoasetat			(D)		
Etil akrilat	1917		B		
Etilamin	1036		C		
Etilamin çözültileri, (% 72					
ya da daha az)	2270		C		
Etil amil keton	2271		C		
Etilbenzen	1175		C		
N-Etil butilamin			(C)		
Etil sikloheksan			D		
N-Etil sikloheksilamin			D		
Etilen klorhidrin	1135		C		
Etilen siyanhidrin			(D)		
Etilendiamin	1604		C		
Etilendiamin, tetra asetik					
asit letra sodyum tuzu					
çözültisi			D		

Madde	I	II	III	IV
Dibrom etilen	1605	B		
Dikloretilen	1184	B		
Etilen glikol		D		
Etilen glikol metil butil eter		D		
Etilen glikol asetat		(D)		
Etilen glikol butil eter asetat		D		
Etilen glikol metil eter	1188	D		
Etilen glikol metil eter asetat	1189	D		
Etilen glikol fenil eter		D		
Etilen glikol fenileter/ dietilen glikol fenileter karışımı		D		
Etilen oksit/propilen oksit karışımı	2983	D		
etilen oksit ağırlığı % 30'dan fazla değil				
2-Etilhesanic asit		D		
2-Etilheksil akrilat		D		
2-Etil heksilamin.	2276	B		
Etiliden norbornen		B		
Etil laktat	1192	D		
Etil metaakrilat	2277	(D)		
O-Etil fenol		(A)	0.1	0.05
2-Etil-3-propilakrolein		B		
Etiluluen		(B)		
Yağlı/alkoller (C-C)		B		
12 20				
Demir klorür çözeltisi	2582	C		
Demir hidroksi etil etilen diamin triasetik asit, tri sodyum tuzu çözeltisi		D		
Balık yağı		D		

Madde	I	II	III	IV
Formaldehit çözeltileri	1198			
(% 45 ya da daha az)	2209	C		
Formamid		(D)		
Formik asit	1779	D		
Fumerik reçina, suda dağılmış		B		
Furfural	1199	C		
Furfuril alkol	2874	C		
Glutaraldehit çözeltileri		D		
(% 50 ya da daha az)				
C Trialkil asetik asidin 10 glisidil esteri		B		
Yer fıstığı yağı (ground nut oil)		D		
Heptanpik asit		(D)		
Heptanol (bütün izomerleri)		C		
Hepten (karışık izomerleri)		C		
Heptil asetat		(B)		
Heksa hidrosimen		(C)		
Heksametilendiamin çözeltisi	1783	C		
Heksametilendiamin adipat		D		
(% 50 su içinde)				
Heksetilenimin	2493	C		
1-Heksanol	2282	D		
1-Heksen	2370	C		
Heksil asetat	1233	B		

Madde	I	II	III	IV
Hidroklorik asit	1789	D		
Hidrojen peroksit çözeltileri(%60-70)	2015	C		
Hidrojen peroksit çözeltileri(%8-60)	2014-2984			
2-Hidroksietil akrilat		B		
N-(Hidroksi etil) etilen diamin		D		
triasetik asid, tri sodyum tuzu çözeltisi				
Demir klorür bakır klorür karışımı		A	0,1	0.05
Isoamil asetat	1104	C		
Isomil Alkol	1105	D		
Isobutil Asetat	1213	C		
Isobutil akrilat	2527	D		
Isobutil format	2393	D		
Isobutil format isobutanol karışımları		(C)		
Iso butil metakrilat	2283	D		
Iso butil aldehid	2045	C		
Isodek aldehid		C		
Isodesil akrilat		A	0,1	0.05
Isononan asidi		D		
Isoktan	1262	(D)		
Isopentan	1265	D		
Isoforon		D		
Isoforon diamin	2289	D		
Isoforon diisosiyanat	2290	B		
Isopren	1218	C		
Isopropional amin		C		
Isopropilamin	1221	C		
Isopropil benzen	1918	B		
Isopropil çikloheksan		D		
Isopropil eter	1159	D		
Isovarel aldehit	2058	C		
Laktik asit		D		
Laktonitril çözeltisi		B		
(%80 ya da az)				
Lateks(amonyak ile yavaşlatılmış)		D		
Bezır yağı		D		
Maleik anhidrid	2215	D		
Merkapto benzotiazol, sodium tuzu çözeltisi		(B)		
Mesitil oksit	1229	D		
Metakrilik asit	2531	D		
Metakrilik reçine, 1,2-diklor etan çözeltisinde		(D)		
Metakrilo nitril		(B)		
Metanetiol		A	0,1	0.05
3-Metoksibutil asetat	2708	D		
Metil akrilat	1919	C		

Madde	I	II	III	IV
Metilamin çözeltileri	1235	C		
(%42 ya da daha az)				
Metil amil asetat	1233	(C)		
Metilamil alkol	2053	(C)		
Metil amil keton	1110	(C)		
Metil benzoat	2938	B		
Metil ter-butil eter	2398	D		
2-Metil butir aldenia		(C)		
4,4-Metilen dianilin ve yüksek molekül				
ağırlıklı polimerleri/o-Diklorobenzen karışımları		B		
Metil etanol amin		C	3	
2-Metil-6-etil anilin		C		
Metil etil keton	1193	D		
2-Metil-5-etilpiridin	2300	(B)		
Metil format	1243	D		
Metil isobutil keton	1245	D		
Metil metakrilat	1247	D		
Alfa-Metil naftalin		A	0.1	0.05
Beta-Metil naftalin		A	0.1	0.05
Metil naftalin		A	0.1	0.05
2-Metil-1-penten	2288	C		
Metilpropil keton	1249	D		
2-Metilpiridin	2313	B		
4-Metilpiridin	2313	B		
N-Metil-2 priolidon		B		
Metil Salisilat		(B)		
Alfa Metilsitiren	2303	A	0.1	0.05
Morfolin	2054	D		
Yakıt vuruntusunu önleyen				
bileşikler	1649	A	0.1	0.05
Naftalin eritilmiş	2304	A	0.1	0.05
Naftenik asitler		(A)	0.1	0.05
Neodekanoik asit		(B)		
Nitratlı asitler(sülfirik ve nitrik				
asit karışımı)	1796	(C)		
Nitrik asit (%70den daha az)	2031	C		
Nitrik asit (%70 ve fazla)	2031	C		
	2032			
Nitrilo triasetik asit, trisodyum				
tuzu çözeltisi		D		
Nitrobenzen	1662	B		
Nitro ethan	2842	(D)		
Nitro methan	1261	(D)		
O-Nitrofenol(eritilmiş)	1663	B		
1-ya da 2-Nitropropan	2608	D		
Nitro propan (%60)/nitro etan				
(%40) karışımı	1993	D		

Madde	I	II	III	IV
Nitrotoluenler	1664	C		
Nonan	1920	(D)		
Nonanoikasit		D		
Nonen		B		
Nonil alkol		C		
Nonilfenol		A	0.1	0.05
Nonil fenol polü (4-12 etoksilatlar)		B		
9,12-Octa deca dien asid (Linolen asid)		D		
9,12,15-Octa tri-en asid (Linolen asid)		D		
Oktan	1262	(D)		
Oktanöl (bütün izomerleri)		C		
Okten (bütün izomerleri)		B		
n-oktil asetat		(D)		
Oktil desil ftalat		D		
Olefinler (lineer karışımları)		B		
Olefinler C - C karışımları		B		
6 8				
Alfa olefinler C ₆ - C ₁₈ karışımlar		B		
Oleik asid		(D)		
Oleum	1831	C		
Zeytin yağı		D		
Oksalik asid(%10-25)		D		
Palm nüt yağı		D		
Palm yağı (Hurma yağı)		D		
Palm yağı, metil eteri		D		
Palm stearin		D		
n-Parafinler C - C		(D)		
10 30				
Paraldehid	1264	C		
Penta klor oktan	1669	B		
1,3-Penta dien		C		
Pentaetilen heksamın/tetra etilen pentamin karışımları		D		
n-Pentan	1265	C		
1-Pentanol	1105	D		
2-Pentanol	1105	(D)		
3-Pentanol	1105	(D)		
Penten (Bütün izomerleri)		C		
Perklor etilen	1897	B		
Fenol	2312	B		
1-Fenil 1 ksilil etan		C		
Fosforik asid (fosfat asidi)	1805	D		

Madde	I	II	III	IV
Fosfor (sarı veya beyaz)	2447	A	0.01	0.005
Fosfor oksiklorür	1810	D		
Fosfor tri klorür	1809	D		
Ftal anhidrid	2214	C		
Pinen	2368	A	0.1	0.05
Poly alkilen glykol butil eter		(D)		
Poly etilen poly aminler	2734			
	2735	(C)		
Poly metilen polifenil	2206			
İsosiyanat	2207	D		
Polipropilen glikoller		D		
Potassium hidroksid çözeltisi	1814	C		
Potassium silikat çözeltisi		(D)		
n-propanolamin		C		
Beta propio lakton		D		
Propion aldehyd	1275	D		
Propion asidi	1848	D		
Propion anhidrit	2496	C		
Propio nitril	2404	C		
n-propil asetat	1276	D		
n-propil alkol	1274	D		
n-propil amin	1277	C		
n-propil benzen	2364	C		
n-propil klorür	1278	F		
propilen dimer		C		
Propilen glikol metil eter		D		
Propilen oksid	1280	D		
Propilen trimer	2057	B		
Pridin	1282	B		
Kolza tohumu		D		
Pirinç kepeği yağı		D		
Rasin		A	0.1	0.05
Rasin sabunu(Oransız çözelti)		B		
Safflower yağı		D		
Susam yağı		D		
Silikon tetra klorür	1818	D		
Sodium aluminat çözeltisi	1819	C		
Sodium borohidrür				
(%15 veya daha az)				
Sodium hidroksid çözeltisi		C		
Sodium bikromat çözeltisi				
(%70 veya daha az)		B		

Madde	I	II	III	IV
Sodium hidrogen sülfat çözeltisi	2693	D		
Sodium hidrogen sülfür çözeltisi (%45 veya az)	2949	B		
Sodium hidrosülfür/amonyum sülfür çözeltisi		B		
Sodium hidroksid çözeltisi	1824	D		
Sodium hipoklorit çözeltisi (% 15 veya daha az)	1791	B		
Sodium nitrat çözeltisi	1577	B		
Sodium silikat çözeltisi		D		
Sodium sülfür çözeltisi	1849	B		
Sodium sülfid çözeltisi		(C)		
Soya fasulyesi yağı		D		
Sperm yağı		D		
Stiren monomer	2055	B		
Sülfat asidi	1830	C		
Sülfat asidi(Kullanılmış)	1832	C		
Sülfid asidi	1833	(C)		
Ayçiçek yağı		D		
Çam sakızı yağı (Ham ya da destile)		A	0.1	0.05
Çam sakızı yağı yağ asidi (reçine asidleri %20 den az)		C		
Çam sakızı yağı sabunu (oransız çözeltisi)		B		
Don yağı		D		
Tannik asid		C		
Tetra kloro etan	1702	B		
Tetra etilen pentamin	2320	D		
Tetra hidrofuran	2056	D		
Tetra hidronaftalin		C		
1, 2, 3, 5 tetra metil benzen		(C)		
Titan tetra klorür	1838	D		
Toluen	1294	C		

Madde	I	II	III	IV
Toluen diamin	1709	C		
Toluen diisosiyanat	2078	C		
o-Toluen	1708	C		
Tri butil fosfat		B		
1, 2, 4 Tri klorbenzen	2321	B		
1,1,1-Trikloreten	2831	B		
1,1,2 Trikloretan		B		
Triklor etilen	1710	B		
1,2,3 Triklorpropan		B		
1,1,2 tri klor 1,2,2 triflor etan		C		
Trikresil fosfat (% 1 den az orto izomer havi)		A	0.1	0.05
Trikresil fosfat (%1 veya daha fazla orto izomer havi)	2574x	A	0.1	0.05
Trietanolamin		D		
Trietilamin	1296	C		
Trietilbenzen		A	0.1	0.05
Trietilen glikol metil eter		(D)		
Trietilen tetramin	2259	D		
Trietil fosfat		D		
Triisopropanol amin		D		
Trimetil asetik asid		D		
Trimetil amin		C		
1,2,3 Trimetil benzen		(B)		
1,2,4-Trimetil benzen		B		
1,3,5-Trimetil benzen	2325	(B)		
Tri metil helsa metilen diamin (2,2,4 ve 2,4,4 izomerler)	2327	D		
Trimetil heksametilen disosiyanet (2,2,4 ve 2,4,4 izomerleri)	2328	B		

x-BM(Birleşmiş Milletler)numarası 2574, yüzde 3 den daha fazla orto izomer ihtiva eden triesil fosfat'a uygulanır.

Madde	I	II	III	IV
Trimetilol propan poly etoksilat		D		
2,2,4-Trimetil 1,3-pentandiol				
1-isobutirat		C		
Tripropilen glikol metil eter		C		
Triksilil fosfat		A	0.1	0.05
Tung yağı		D		
Turpentin	1299	B		
Undekan	2330	(2)		
1-Undekan		B		
Undesil alkol		B		
Üre amonium nitrat çözeltisi		D		
Üre amonium fosfat çözeltisi		D		
Üre, amonium nitrat çözeltisi (sulu amonyaklı)		C		
n-Valeraldehid	2058	D		
Vinil asetat	1301	C		
Vinil etil eter	1302	C		
Viniliden klorür	1303	B		
Vinil neodecanonat		C		
Vinil toluen	2618	A	0.1	0.05
White spirit(low)(%15-20 aromatic)	1300			
Ksilen	1307	C		
Ksilenol	2261	B		

DÖKME OLARAK TAŞINAN DİĞER SIVI MADDELERİN LİSTESİ

Madde	Birleşmiş Milletler Teşkilatı(UN)Numarası
Aseton	1090
Aseto nitril	1648
Alkoller C ₁ , C ₂ , C ₃ kendileri ve karışımları	
Alkoller C ₄	
Alkoller C ₁₃ ve daha yüksek kendileri ve karışımları	
Alum (şaplar)(% 15 çözeltisi)	
tert-amil alkol	1105
n-butil alkol	1120
sec-butil alkol	1120
tert-butil alkol	1120
Butil stearate	
Kalsium bromür çözeltisi	
Cetil/aykosil metakrilat çözeltisi	
Citric juice	
Dextrose çözeltisi	
Dibutyl sebakat	
Di siklo penta dien	2048
Di etanol amin	
Di etilen glikol	
Di etilen glikol dietil eter	
Di etilen glikol butil eter	
Di etilen glikol etil eter	
Di etilen tri amin penta aset asid	
penta sodium tuzu çözeltisi	
Di etil eter	1155
Di etil keton	1156
Di fenil ftalat	
Di eksil ftalat	
Diiso oktil ftalat	
Di oktil ftalat	
Di propilen glikol	
Do desil metakrilat	
Do desil/penta desil metakrilat karışımı	
Etil alkol	1170
Etilen karbonat	
Etilen glykol butil eter	2369
Etilen glykol ter-butil eter	
Etilen vinil acetat kopolimer (emülsiyon)	
Gliserin	
Gliserin sodium tuzu çözeltisi	

Madde	Birleşmiş Milletler Teşkilatı(UN) Numarası
1-Heptadekan	
n-Heptan	1206
1-Heksadekan	
n-Heksan	1208
Heksilen glikol	
İso butil alkol	1212
İso propil asetat	1220
İso propil alkol	1219
Adeps domuz iç yağı	
Lateks(karboksi stiren/butadien kopolimer)	
Lignin sulfonik asidi tuzu (alçak COD) çözeltisi	
Magnesium klorür çözeltisi	
Mağnesium hidroksid slurry	
3-metoksi-1-butanol	
Metil asetat	1231
Metil alkol	1230
2-Metil 2-hidroksi 3-butilen	
3-Metil 3-Metoksi butanol	
3-Metil 3-Metoksi butil asetat	
2-Metil pentenx	1208
Süt	
Melas	
1-Octadekanol	
Olefinler (C ₃ ve üstü, bütün izomerler)	
Parafin balmumu	
1-Penta dekan	
Petroleum spirit(Uçucu petrol bileşikleri)	1271
Poli alüminum klorür çözeltisi	
Poli buten	
Poli etilen glikoller	
Poli etilen glükol dimetil eter	
Poli propilen glükol metil eter	
Poli siloksan	
1,2 Propilen glikol	
Propilen tetramer	2850
Sodium alüminum silikat slurry	
Sodium klorat çözeltisi (%50 veya az)	2428
Sodium salisilat	
Sorbitol	

X Yıldız işareti bu maddenin listeye geçici olarak konulduğunu ve özellikle canlı varlıklar bakımından, çevreye olan tehlikesinin değerlendirilmesi işinin daha ilerdeki bir tarihte tamamlanmasının gerektiğini gösterir

Madde	Birleşmiş Milletler Teşkilatı(UN) Numarası
Sulpholane x	
Kükürt (erimiş)	2448
1-Tetra dekanol	
Tetra desen	
Tri dekanol	
Tri desen	
Tri etilen glikol	
Tri etilen glikol butil eter	
Tri iso butilene	2324
Tri propilen glikol	
Üre çözeltisi	
Üre (reçine çözeltisi)	
Bitki proteini çözeltisi(hidrolizlenmiş)	
Şarap	

x Yıldız işareti bu maddenin listeye geçici olarak konulduğunu ve özellikle canlı varlıklar bakımından, çevreye olan tehlikesinin değerlendirilmesi işinin daha ilerdeki bir tarihte tamamlanmasının gerektiğini gösterir.

Eklenti IV

YÜK KAYIT DEFTERİ FORMU
ZEHİRLİ SIVI MADDELERİ DÖKME OLARAK TAŞIYAN
GEMİLER İÇİN YÜK KAYIT DEFTERİ

Geminin adı :.....
Tanınma İşareti :.....
Gros Tonajı :.....
Süre:.....'den.....'ye

Not:Zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan her gemi yük/balast işlemleri ile ilgili kayıtları tutmak için Yük Kayıt Defteri bulunduracaktır.

GİRİŞ

Müteakip sayfalar yük ve balast çalışmalarının 1978 Protokolü ile değiştirilmiş Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme 1973'ün Ek II, Kural 9 2. paragrafına göre her tank için ayrı ayrı olmak üzere YÜK Kayıt Defterine kaydedilecek olan konuların kapsamlı bir listesini göstermektedir. Konuların herbiri bir kod harfı ile gösterilen işletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır

Yük Kayıt Defterine giriş yaparken tarih, işletme kod'u ve konu sıra numarası kendine ait sütun içerisine yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanmış her işlem sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından tarih atılarak imzalanacak ve eğer mümkünse, geminin boşaltma yaptığı ülkenin uzman yetkilisinin yetki verdiği bir sörveyör tarafından onaylanacaktır. Tamamlanmış her sayfa gemi kaptanı tarafından onaylanacaktır.

Yalnız A,B,C ve D kategorı maddelerini ilgilendiren işlemler için Yük Kayıt Defterine giriş yapılması gerekir.

Bir maddenin kategorisini bulmak için geminin işlemler ve Düzenlemeler El Kitabı Cetvel 1'ine başvurmak gerekir.

Eklenti IV

KAYDEDİLECEK HUSUSLARIN LİSTESİ

Yalnız A, B, C ve D Kategorileri maddelerini kapsayan işlemler için kayıt yapılması gerekir.

- (A) YÜKÜN ALINMASI
 - 1. Yükleme yeri
 - 2. Tankları, maddelerin isimlerini ve kategorilerini belirtiniz.
- (B) YÜKÜN GEMİ İÇİNDE AKTARILMASI
 - 3. Aktarılan yükün adı ve kategorisi

4. Tankların no.su
 - .1..... tanktan
 - .2.....tanka
5. 4.1'deki tanklar boşaltıldı mı?
6. Boşaltılmadıysa, tanklarda kalan miktarı

(C) YÜKÜN BOŞALTIMASI

7. Boşaltma yeri
8. Boşaltılan tankların no.su
9. Tanklar boşaltıldı mı?
 - .1 Boşaltıldıysa, boşaltma ve süzdürme işleminin geminin işlemler ve Düzenlemeler El Kitabına göre yapıldığını teyit ediniz. (Yani, yatma, trim, süzdürme sıcaklığı bakımından)
 - .2 Boşaltılmadıysa, tanklarda kalan miktar.
10. Geminin İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı, alım tesislerine boşaltmayı müteakip tank için bir ön yıkama gerekli midir?
11. Pompalama ve/veya süzdürme sisteminin arıza yapması
 - .1 Arızanın zamanı ve şekli
 - .2 Arızanın nedenleri.
 - .3 Sistemin çalışır hale geldiği zaman.

(D) GEMİNİN İŞLEMLER VE DÜZENLEMELER EL KİTABINA GÖRE ZORUNLU ÖN YIKAMALAR

12. Tankın no.su, maddeler ve kategorisi
13. Yıkama Yöntemi:
 - .1 Her tanka düşen yıkama makinelerinin sayısı
 - .2 Yıkama/yıkama çevrimlerinin süresi
 - .3 Sıcak/soğuk yıkama
14. Ön yıkama buluşklarının (slops) aktarıldığı yer:
 - .1 Boşaltma limanındaki alım tesisi (liman belirtilecek)
 - .2 Alım tesisi yoksa (liman belirtilecek)

(E) ZORUNLU ÖN YIKAMA DIŞINDA YÜK TANKLARININ TEMİZLENMESİ (DİĞER ÖN YIKAMA İŞLEMLERİ SON YIKAMA HAVALANDIRMA vs.)

15. Zamanı, tankları, maddeleri ve kategorileri ve aşağıdaki hususları belirtiniz:
 - .1 Kullanılan yıkama yöntemi
 - .2 Temizleyiciler (temizleyici ve miktarını belirtiniz)
 - .3 Yük kalıntılarının sulandırılması, ne kadar su kullanıldığı belirtilecek (yalnız D kategorisi maddeleri)
 - .4 Kullanılan havalandırma yöntemi (kullanılan fan sayısını, havalandırma süresini belirtiniz.)
16. Aktarılan tank yıkama suları:
 - .1 Denize
 - .2 Alım tesisine (limanı belirtiniz)
 - .3 Buluşık toplama tankı(tankı belirtiniz)

- (F) TANK YIKAMA SULARININ DENIZE BOŞALTILMASI
17. Tankları belirtiniz
- .1 Tanklar temizlenirken tank yıkama suları boşaltıldı mı? Eğer boşaltıldıysa, hangi debide?
- .2 Bir bulaşık toplama tankından tank yıkama suları boşaltıldı mı? Eğer boşaltıldıysa boşaltım miktarını ve debisini belirtiniz.
18. Pompalamanın başlama ve durma zamanı
19. Boşaltım sırasında geminin hızı
- (G) YÜK TANKLARINA BALAST ALINMASI
20. Balast alınan tankları belirtiniz.
21. Balast alımına başlama zamanı
- (H) YÜK TANKLARINDAN BALAST SUYUNUN BOŞALTILMASI
22. Tankların no.su
23. Balastın boşaltılması:
- .1 Denize
- .2 Alım tesislerine (limanı belirtiniz)
24. Balast boşaltımının başlama ve durma zamanı
25. Boşaltım sırasında geminin hızı
- (I) KAZAEN VEYA DİĞER İSTİSNAİ NEDENLERDEN DOLAYI PETROL BOŞALMASI
26. Olayın meydana geldiği zaman
27. Yaklaşık olarak miktar, maddeler ve kategorileri
28. Petrol boşaltımının ya da sızıntısının koşulları ve genel düşünceler.
- (J) YETKİLİ SÖRVEYÖRLERİN KONTROLU
29. Limanı belirtiniz.
30. Sahile boşaltılan tonkları, maddeleri ve kategorilerini belirtiniz.
31. Tanklar, pompalar ve boru sistemleri boşaltıldı mı?
32. Geminin İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı'na göre bir ön yıkama yapıldı mı?
33. Ön yıkamadan çıkan tank yıkama suları sahile boşaltıldı mı ve tank boş mu?
34. Zorunlu ön yıkama konusunda bir muafiyet verildi.
35. Muafiyetin nedenleri?
36. Yetkili sörveyörün adı ve imzası.
37. Sörveyörün adlarına çalıştığı Teşkilat, Şirket, hükümet temsilcisi.
- (K) EK İŞLETME YÖNTEMLERİ VE GÖRÜŞLER

Eklenti IV

GEMİNİN ADI:.....

TANINMA İŞARETİ:.....

YÜK/BALAST İŞLEMLERİ:.....

Tarih	Kod	Madde	İşlemlerin kaydı/sorumlu zabıtın imzası/yetkili sürve- yörün adı ve imzası

Kaptanın İmzası:.....

Eklenti V

BELGENİN FORMU

ZEHİRLİ SIVI MADDELERİN DÖKME OLARAK TAŞINMASI
İÇİN DENİZ KİRLİLMESİNİ ÖNLEME ULUSLARARASI
BELGESİ (1973)

1978 tarihli Protokolla değiştirilen 1973 tarihli Denizlerin Gemiler
Taraflından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi
(bundan sonra "Sözleşme" diye anılacak) hükümlerine göre

.....
(Ülkenin resmi adı tam olarak yazılacak)

Hükümetinin yetkisi altında

.....tarafından verilmiştir.
(Sözleşme hükümlerine göre yetkili uzman kişi ya da kurumun
resmi kimliği tam olarak gösterilecek)

Geminin adı	Tanıtma işareti	Bağlama limanı	Gros tonajı

Eklenti V

BU BELGE İLE:

- 1 Bu geminin, Sözleşme'nin Ek II, Kural 10 hükümlerine uygun olarak sorveyının yapıldığı,
- 2 Bu sorveyin, geminin yapı, teçhizat, sistemler, donanımlar, tertibat ve malzemesinin ve her hususta bunların durumunun tatmin edici olduğunu ve geminin Sözleşme'nin Ek II'sinin uygulanabilen gereklerine uyduğunu gösterdiği,
- 3 Gemide, Sözleşme'nin Ek II, Kural 5, 5A ve 8'inin istediği işlemler ve düzenlemeler için standartlara uygun bir el kitabı bulunduğu ve geminin el kitabında belirtilen düzenlemelerinin ve teçhizatının her hususta tatmin edici olduğu ve anılan standartların uygulanabilen gereklerine uygun olduğu,
- 4 Geminin, Sözleşme'nin Ek II'sinin işletme ile ilgili tüm hükümleri dikkate alınmak şartıyla, aşağıdaki zehirli sıvı maddelerin dökme halde taşınması için uygun olduğu, onaylanır.

Zehirli sıvı Maddeler	Taşıma durumları (tank no.ları vs.)
x İmzalı ve tarih atılmış ek sayfalar devam eder	

Sözleşmenin Ek II, Kural 10'una göre yapılan sorveylere bağlı bu belge ...
..... tarihine kadar geçerlidir.

.....'de verilmiştir.
(Belgenin verildiği yer)

.....19
(Verilme tarihi)

.....
(Belgeyi veren tam yetkili memurun imzası)

(Veren yetkili makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

*Gerekeni çıkarınız.

YILLIK VE ARA SÖRVEYLER İÇİN ONAY

BU BELGE İLE Sözleşme'nin Ek II Kural 10 hükümlerine göre istenen bir sürveyde, bu geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğu onaylanır.

Yıllık sürvey: İmza
(Tam yetkili memurun imzası)

Yer.....

Tarih

(Makamın mührü ya da imzası, hangisi uygunsa)

Yıllık^x/Ara^x sürvey: İmza
(Tam yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da imzası, hangisi uygunsa)

Yıllık^x/Ara^x sürvey: İmza
(Tam yetkili memurunun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da imzası, hangisi uygunsa)

Yıllık sürvey: İmza
(Tam yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da imzası, hangisi uygunsa)

^xGerekeni çıkarınız.

EK V

GEMİLERDEN ATILAN ÇÖPLER İLE KİRLENMENİN
ÖNLENMESİ KURALLARI

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek maksatları için :

(1) "Çöp", geminin normal çalışması sırasında toplanan ve bu Sözleşme'nin diğer Eklerinde tanımlanan veya listesi verilenlerin dışında devamlı veya periyodik olarak atılması gerekli bulunan ve taze balık ve parçaları hariç her çeşit yiyecek, gemi içi ve işletme atıkları demektir.

(2) "En yakın kara", "En yakın karadan" deyimi sözü geçen ülkenin uluslararası hukuka göre, taban hattından kara sularına doğru tesbit edilen kısım demektir. Ancak, işbu Sözleşme'nin maksatları için Avustralya'nın Kuzey Doğu kıyısı açığında "en yakın karadan" deyimi, Avustralya kıyısındaki

Enlemi 11°00' Güney	Boylamı 142°08' Doğu noktasından
Enlemi 10°35' Güney	Boylamı 141°55' Doğu noktasına,
Enlemi 10°00' Güney	Boylamı 142°00' Doğu noktasına,
Enlemi 9°10' Güney	Boylamı 143°52' Doğu noktasına,
Enlemi 9°00' Güney	Boylamı 144°30' Doğu noktasına
Enlemi 13°00' Güney	Boylamı 144°00' Doğu noktasına
Enlemi 15°00' Güney	Boylamı 146°00' Doğu noktasına,
Enlemi 18°00' Güney	Boylamı 147°00' Doğu noktasına,
Enlemi 21°00' Güney	Boylamı 153°00' Doğu noktasına,

oradan Avustralya kıyısında enlemi 24°42' Güney, boylamı 153°15' Doğu noktasına çizilen hattan demektir.

(3) "Özel alan" deyimi: Oşinografik ve ekolojik şartlarının belirli teknik sebepleri ve trafiğinin özel karakterleri sebepleri ile denizin çöp ile kirlenmesinin önlenmesi için özel zorlayıcı metodlar benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı demektir. Özel alanlar Ek'in 5'inci kuralında liste halinde belirtilenleri içerecektir.

Kural 2

Uygulama

Bu Ek hükümleri bütün gemilere uygulanacaktır.

Kural 3

Özel Alanlar Dışında Çöplerin Boşaltılması

- (1) Bu Ek'in 4, 5 ve 6'ncı maddeleri hükümleri saklı kalmak koşulu ile;
- (a) Sentetik halatları, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları dahil ve fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere bütün plastik maddelerin denize atılması yasaktır.
- (b) Aşağıda yazılı malzeme en yakın karadan uygulanabilir olduğu kadar uzakta denize atılacak ve fakat en yakın karaya mesafe aşağıdakilerden daha az ise denize atma yasaklanacaktır:
- (i) Yüzebilecek olan istif gereçleri, kaplamalar ve ambalaj malzemesi için 25 deniz mili,
- (ii) Gıda artıkları ve kâğıt eşyaları, paçavralar, cam, maden, şişeler, tabak kırıkları ve benzeri çöpleri içeren bütün diğer çöpler 12 deniz mili.
- (c) Bu Kararın (b)(ii) alt paragrafında belirlenen çöplerin bir parçalayıcı veya öğütücü cihazdan geçirilmesi ve en yakın kıyından 3 deniz milinden daha az mesafede olmamak şartı ile denize atılmasına müsaade edilebilir. Bu gibi ezilmiş veya öğütülmüş çöplerin gözleri 25 mm.den daha geniş olmayan bir süzgeçten geçebilecek kadar küçük parçalara bölünmüş olmaları şarttır.
- (2) Çöpün bir başka elde çıkarma ve boşaltım gerekleri olan madde ile karışmış olması halinde en sıkı hükümler uygulanacaktır.

Kural 4

Çöplerin Boşaltılması İçin Özel Gerekler

- (1) Bu kuralın (2)nci paragrafı hükümleri saklı kalmak koşulu ile, bu Ek'in hükümlerine tabi olan hiçbir maddenin, karadan uzak deniz dibi maden yataklarının araştırılması ve bunlardan yararlanılması işleri ile ve bunlara bağlı işlemlerle meşgul olan sabit veya yüzer platformlardan ve bu platformlara yanaşmış vaziyette olan ve bunlardan 500 metreden daha az mesafe içinde bulunan bütün diğer gemilerden denize atılması yasaktır.
- (2) Bu gibi sabit ve yüzer platformların karadan 12 deniz milinden daha uzak mesafede olmaları ve yiyecek artıklarının bir parçalayıcı veya öğütücü cihazdan geçirilmesi şartı ile bu platformlardan ve bunlara bağlı olan veya bunlardan 500 metreden daha az mesafede bulunan bütün diğer gemilerden denize atılmalarına müsaade edilebilir. Bu suretle parçalanmış veya öğütülmüş olan yiyecek artıklarının gözleri 25 mm.den daha büyük olmayan bir süzgeçten geçebilmeleri şarttır.

Kural 5

Özel Alanlar İçinde Çöplerin Boşaltılması

(1) Bu Ek'in maksatları için Özel Alanlar: Akdeniz Alanı, Baltık Denizi Alanı, Karadeniz Alanı, Kızıldeniz Alanı ve Körfezler Alanı olup bunlar aşağıda yazılı olduğu şekilde belirlenirler:

- (a) Akdeniz Alanı deyimi: İçinde bulunan Körfezler ve denizler dahil, Akdeniz'in tümü anlamına gelecektir. Akdeniz'le Karadeniz arasındaki sınırı 41° Kuzey enlem teşkil eder ve batıda 5°36' Batı boylamında Çebelitarık Boğazını kestiği yerde sınırlanır.
- (b) Baltık Denizi alanı deyimi: Botnia ve Finlandiya Körfezleri dahil olmak üzere tüm Baltık Denizi anlamına gelir. Baltık Denizi girişindeki ve Skagerrak'da bulunan Skaw'dan geçen 57°44.8' kuzey enlemi ile sınırlanır.
- (c) Karadeniz Alanı deyimi: Karadeniz'in tümü anlamına gelir. 41° Kuzey enlemi Akdeniz'le Karadeniz arasındaki sınırı oluşturur.
- (d) "Kızıldeniz Alanı" deyimi: Süveyş ve Akaba körfezleri dahil, Kızıldeniz'in tümü anlamına gelir. Güneyde 12°8.5' kuzey, 43°19.6' Doğu noktasındaki Ras si Ane ile 12°40.4 kuzey ve 43°30.2' Doğu noktasında bulunan Husn Murad arasını birleştiren büyük daire yayı ile sınırlanır.
- (e) "körfez Alanı" deyimi: 22°30' Kuzey 59°46' doğu noktasında bulunan Ras al Hadd ile 25°04' Kuzey 61°25' doğu noktasındaki Ras Al Fasteh'i birleştiren büyük daire yayının Kuzey Batısında kalan alan anlamına gelir.

(2) Bu Ek'in 6.Kuralının hükümleri saklı olmak koşulu ile:

(a) Aşağıdakilerin denize atılması yasaktır:

- (i) Sentetik halatlar, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları dahil ve fakat bunlarla sınırlı olmayan bütün plastik maddeler;; ve
- (ii) Kâğıttan yapılanlar, paçavra, cam, maden, şişeler, porselen, istif tahtaları, istif tahtaları ve ambalaj maddelerini içeren bütün diğer çöpler;
- (b) Yiyecek artıkları karadan pratik olduğu kadar uzakta ve her halukârda en yakın karadan 12 deniz milinden daha az olmayan bir uzaklıkta denize atılabilecektir.

(3) Çöpler, başka bir atma veya boşaltma gereklerine tâbi olan bir madde ile karışmış olduğu ahvalde en sıkı hükümler uygulanacaktır.

(4) Özel alanlarda alma tesisleri:

(a) Sınırı özel alana bitişik olan her Sözleşme tarafının

Hükümeti mümkün olduğu kadar çabuk bu Ek'in 7nci Kuralına göre özel alan içindeki bütün limanlarda, bu alanlar içinde çalışan gemilerin özel ihtiyaçlarını gözönünde tutarak, uygun alıcı tesisler bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür.

- (b)İlgili her Tarafın Hükümeti bu Kuralın (a) alt paragrafı gereğince aldığı tertibatı teşkilata bildirecektir. Bu konuda yeterli bilgi alan Teşkilat bu Kural gereklerinin söz konusu edilen alanda yürürlüğe gireceği tarihi tesbit edecektir. Teşkilat bu suretle tesbit edilen tarihi en azından, 12 ay önce Tarafların tümüne bildirecektir.
- (c)Bu suretle tesbit edilen tarihten sonra, bu tür alım tesislerinin henüz hizmete sunulmadığı özel alanlarda bulunan limanlara uğrayan gemiler bu Kuralın bütün gereklerine uygun şekilde hareket edeceklerdir.

Kural 6

İstisnalar

Bu Ek'in 3,4 ve 5'nci kuralları hükümleri aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) Gemi veya gemide bulunanların güvenliğinin veya denizde can güvenliğinin sağlanması maksatları için denize çöp boşaltılmasının gerekli olması; veya
- (b) Hasarın meydana gelmesinden önce ve sonra denize boşaltmanın önlenmesi veya en alt düzeye indirilmesi için gerekli bütün tedbirlerin alınmış olması şartı ile gemi veya teçhizatının hasara uğraması neticesinde çöpün denize dökülmesi; veya
- (c) Bu neviden bir kaybı önlemek üzere bütün tedbirlerin alınmış olması şartı ile, sentetik balık ağlarının veya bu ağların onarılması için gerekli malzemenin bir kaza sonucu denize düşüp kaybolması.

Kural 7

Alma Tesisleri

- (1) Sözleşme'ye Taraf her Hükümet, gelen gemilerin ihtiyacını gözönünde tutarak, gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden, çöp alma tesislerinin liman ve terminallerinde bulundurulmasını sağlamakla görevli olacaktır.
- (2) Bu Kural uyarınca bulundurulması gerekli tesislerin uygun olmayışı hakkındaki bütün iddiaları Sözleşme'ye Taraf her Hükümet, ilgili Taraflara yayınlamak üzere, teşkilata bildirecektir.

1973 ULUSLARARASI DENİZ KİRLENMESİ KONFERANSINDA
ALINAN KARARLAR

Karar 1

Petrol ile Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası
Sözleşmesi 1954 için Önerilen 1969 Değişikliklerinin
Uygulamaya Konulması

KONFERANS,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilâtı Genel Kurulunun 12.10.1971 tarihinde aldığı A 237 (VII) sayılı kararda açıklandığı üzere; amacın, mümkün olursa 1975 sonuna kadar fakat 1979 sonuna kadar da muhakkak olarak denizlerin kasten petrol ve petrolden başka maddelerle kirlenmesini tamamen önlemek ve bu maddelerin bir kaza sonunda denize dökülme olanaklarını da en alt düzeye indirmek olduğunu DİKKATE ALARAK,

Bundan başka, özellikle, 1975 sonuna kadar denizlerin kasti olarak petrol ile kirlenmesinin tamamıyla ortadan kaldırılmasını sağlamak üzere Hükümetlerin bu Konferansta toplanıp işbirliği yapmasını ve deniz kirlenmesinin başlıca kaynaklarının belirlenmesini amaçlayan 1972 tarihli Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansının 86 (a) sayılı tavsiyesini de yukarıda yazılı olan hususa EK OLARAK NOT EDEN,

1954 Uluslararası Petrol ile Deniz Kirlenmesini Önleme Sözleşmesi çevrenin korunması maksadıyla yapılan ilk ve çok yanlı bir anlaşma olarak önemini gözönünde tutan ve bu anlaşmanın deniz ve sahillerin kirlenmeden korunmalarına katkıda bulunuluşunu TAKDİR EDEREK,

21.10.1969 tarihinde Teşkilat Genel Kurulunca karara bağlanan A. 175 (VI) sayılı kararda açıklandığı gibi; o Sözleşmeyi değiştirecek olan tasarının denizlerin petrol ile kirlenmeden korunmasında atılan büyük bir adım olduğunu, denize dökülen toplam petrol miktarında önemli bir azalma sağlayacağını DİKKATE ALARAK,

İşbu Konferans tarafından yapılan 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği zaman, gemilerden kasdi olarak, denize atılan maddelerle deniz kirlenmesini önleme yolunda önemli bir adım olacağına İNANARAK,

1973 Sözleşmesinin yürürlüğe girebilmesi için belirli bir sürenin geçmeden beklemenin kaçınılmaz olduğunu BİLEREK,

1954 Petrol ile Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi-

nin 1969 yılındaki değişikliklerini henüz kabul etmemiş olan Hükümetleri 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesini yürürlüğe girmeden önce, bu değişiklikleri kabul etmeye DAVET EDER.

Karar 2

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait
Uluslararası Sözleşme 1973 ve Değişikliklerinin hızla
Yürürlüğe Girmesi

KONFERANS,

Gemilerin sebep olduğu kirlenmenin deniz çevresi için çok önemli tehlike meydana getirdiğini BİLEREK,

Denizlerin Gemiler tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası sözleşmesi, 1973 ana prensipleri ve bu Sözleşme uyarınca bu çeşit kirlenmelere mücadeleye KARARLI OLARAK,

Sözleşmenin Madde 1'in, (1) sayılı paragrafı gereğince Tarafların bağlı bulundukları Sözleşme ve Ekleri hükümlerini yürürlüğe koymayı taahhüt ettiklerini NOT EDEREK,

Protokol 1'e ve Sözleşmenin Ek ve Eklentilerine ait değişikliklerin yürürlüğe girmesi usullerini hızlandıran hükümler getiren Sözleşme'nin 16'ncı maddesini özel bir ilgi ile gözönünde BULUNDURUR,

Değişikliklerin hızla etkili bir hale gelebilmesinin ancak seri milli onaylama usullerine bağlı olduğunu TAKDİR EDER,

Devletleri, olanağı kadar çabuk, Sözleşmeye taraf olmaya ve bundan sonra yapılacak olan değişiklikleri en alt düzeyde gecikme ile yürürlüğe koymaya DAVET EDER.

Karar 3

Gemiler Tarafından Petrol Kirlenmesini Tamamen
Ortadan Kaldırma

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 TAMAMLANMIŞ OLARAK,

1972 Tarihli, Beşeri Çevre hakkındaki Birleşmiş Milletler Konferansının 86 (c) sayılı önerisi ile Hükümetler arası Danışma Teşkilâtının 1973 Deniz Kirlenmesi Konferansı çerçevesi içinde, Hükümetlerden

gemilerden kasten atılan petrol ile meydana gelen deniz kirlenmesinin bu on yılın ortalarına doğru tamamen ortadan kaldırılması amacı ile güç sarfetmelerinin istenildiğini BİLEREK,

Birleşmiş Milletler Çevre Programı Yönetim Konseyi'nin ilk oturumunda Yürütme Direktöründen gemilerden kasten denize petrol boşaltılmasının tamamen yasaklanması için belli bir zaman saptaması hususunda Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilâtının zorlanması talep edildiğini DİKKATE ALARAK,

Sözleşme ve özellikle kapsamına giren denize petrol boşaltılmasına ilişkin kuralların gemilerden gelen petrol ile deniz kirlenmesini durduracak önemli bir yol olacağını DİKKATE ALARAK.

Yalnız başına bu Sözleşmenin gemilerden gelen petrol ile deniz kirlenmesini önlemeye yeterli bir korumaya olamayacağını TAKDİR EDEREK,

Hükümetler ve diğer ilgili kuruluşların, Teşkilat çevresi içinde ek kurallar koyma, gerekli alma tesisleri bulundurma işleri dahil, ahenkli bir güç birliği yaparak, mümkün olduğu kadar çabuk, fakat, bu on yılın sonundan sonraya kalmadan denize petrol basılmasını tamamen ortadan kaldıracak şekilde kaza sonucu denize petrol dökülmesini daha da azaltacak tedbirler almalarını ÖNERİR,

Teşkilatı da bu görevde, mümkün olan bütün önlemleri alarak Hükümetlere yardımda bulunmaya ÇAĞIRIR

Karar 4

Cezalar Hakkında Bilgi

KONFERANS

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 onaylanmış OLARAK,

Bu Sözleşmenin Madde 4'ü gereğince tarafların kanunlarına konulacak cezai müeyyidelerin Sözleşme hükümlerine aykırı olarak yapılacak hareketlere kimseyi cesaret ettirmeyecek ağırlıkta olacağına nerede olursa olsun, bu müeyyidelerin aynı ağırlıkta olacağına DİKKATI ÇEKEREK,

Her Sözleşme Tarafının, kendi kanunlarına konulacak olan cezai müeyyidelerin uygunluğu hususunda en yetkili uzmanın yine o memleketin Hükümeti olacağını DİKKATE ALARAK

Hükümetler arası Danışma Teşkilatında her Teşkilat Üyesi Devlete ve aynı zamanda Sözleşme Taraflarına Sözleşmenin 4'üncü maddesi gereğince uygulanacak cezaların ölçüsünü ayarlı ederken yardımcı olmak üzere, gerekli bilgiyi vermeyi TAVSİYE EDER.

Karar 5

Denizlerin Bilerek Kirlenilmesi ve
Kaza Sonucu Denize Dokülmeler

KONFERANS,

Hükümetler . arası Denizcilik Danışma Teşkilatının A.237 (VII) sayılı kararının ıki amacından birinin:

(1) Petrol ve petrolden başka diğer zehirli maddeler ile bilerek ve isteyerek yapılan deniz kirlitmelerinin tamamen önlenmesi, diğerinin de;

(2) Kaza sonucu denize dokülmelerin de en alt düzeye indirilmesi; olduğu ve bu amaçlara, olanak bulunduğu takdirde 1975 ve muhakkak olarak bu on yılın sonuna kadar ulaşılması gerektiğini DİKKATE ALARAK,

Denizlerin Gemiler tarafından Kirlenilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün hazırlanmış ve imzaya açık bir hale getirilmiş olmasının Teşkilat içinde, geniş bir hazırlık çalışması sonucu olduğunu, TAKDİR EDEREK,

Adı geçen Sözleşmenin petrol ile dökme halde taşınan zehirli sıvılarla, ambalajlı olarak veya konteynerler, veya portatif tanklar veya kara ve demiryolu tank vagonlarında taşınan zararlı maddelerle, lağım suları ile, suprüntüler ile bilerek kirlenilmesi sorununu geniş şekilde kapsamasına rağmen, kaza sonucu kirlitmeyi sadece sınırlı bir şekilde ele aldığı için, problemin, deniz güvenliği ile ilgili diğer teknik sözleşmelerin çerçevesi içinde birçok yönden ele alınmakta ve alınacak olduğunu BİLEREK,

Gemi güvenliği ile gemilerden deniz kirlenmesini önleme arasındaki yakın ilişkiden HABERDAR OLARAK,

Gemilerin kazaya uğramalarını önleme, kazadan sonra denize dökülmelerin en alt düzeye indirilmesi, dökülmelerden sonraki zararların hafifletilmesi hususları dahil, kaza kirlenmelerini önleme, azaltma ve en alt düzeye indirme amacına doğru giden veya buna katkıda bulunan önerilmiş uluslararası kuralları ve standartları geliştirerek Teşkilatın ikinci amacına giden yolda da oldukça önemli ilerlemeler kaydettiğini TAKDİR EDEREK.

Teşkilata emanet edilen sözleşmelerin ve gemi güvenliği ve kirlenmenin önlenmesi ile ilgili diğer anlaşmaların formüle edilmesi ve değişikliklerine ait büyük işlerin halen tamamlanmamış olduğunu TAKDİR EDEREK,

Teşkilatın deniz çevresindeki kirlenmenin giderilmesi için aşağıdaki çalışmaları takip ve teşvik etmesini TAVSİYE EDER,

- (a) Gemiler tarafından taşınan zararlı maddelerin mahiyetinin belirlenmesi ve deniz çevresi üzerindeki etkileri ile ilgili bilimsel bilgiler toplamak;
- (b) Özellikle deniz çevresinde kirlenmeye sebep olan deniz kazalarına dair gemi istatistikleri toplamak,
- (c) Ortalama tanker büyüklüğü ve yaşı ile kirlenme hazarlarının çapı ve kirlenme olayları arasındaki münasebetler dahil, bu türden kazalara ait bilgilerin analizini yapmak,

Teşkilatın, özellikle aşağıdakilerle ilgili olarak kaza ile dökülmeleri en aza indirecek önlemler geliştirmeye en yüksek önceliği vererek çalışmalarına devam etmesini TAVSİYE EDER,

- (a) Aşağıdakiler dahil gemilerde kazaların önlenmesi :

- (i) Çatışmayı, oturmayı ve oturtulmayı önlemek için güvenli seyir yöntemleri ve trafik ayırım düzenleri, bu seyir cihazlarına ait uluslararası performans standartlarındaki son gelişmeleri içerecektir.
 - (ii) Limanda ve denizde fışın vardiya tutulması ve gemi adamlarının yetiştirilmesi ve belgelenendirilmeleri;
 - (vii) Modern seyir ve haberleşme cihazlarının bulundurulması;
 - (iv) Petrol ve zehirli sıvıların aktarılmasında yükleme ve boşaltılmasında çalışma usulleri saptanması;
 - (v) Büyük gemilerin manevra yeteneğinin ve kontrol altında tutulabilmelerinin sağlanması;
 - (vi) Petrol ve zehirli madde taşıyan gemilerin inşası ve teçhizatı; ve
 - (vii) Ambalajlı bir halde veya konteynerlerde veya portatif tanklarda veya kara ve demiryolu tank vagonlarında tehlikeli yüklerin güvenle taşınması,
- (b) Deniz kazaları meydana geldiği zaman gemi içinde yük aktarmasını kolaylaştırmak dahil, kazalarda deniz petrol ve diğer zehirli maddelerin kaçması tehlikesinin en aza indirilmesi,
- (c) Aşağıdakiler dahil deniz çevresine kirlenme zararının en aza indirilmesi:
- (i) Gemilerle taşınan zehirli maddelerin temizlenmesi, devredilmeleri ve elden çıkarılmasına ilişkin yeni teknik ve metodların incelenmesi ve geliştirilmesi; ve
 - (ii) Denize boşaltımı yapılmış olan petrol ve diğer zararlı maddelerin yok edilmelerinde kullanılan cihaz ve kimyasal maddelerin teknik incelenmesi ve geliştirilmesi,

Yukarıdakiler için, denizde güvenlik ve kirlenmenin önlenmesi konularında varolan sözleşmelerdeki değişikliklerin veya yeni sözleşmelerin erken bir tarihte kabul edilmesi ve uygulanmaya konulması ile gerektiği gibi eyleme geçilmesi amaç edinilmektedir.

Karar 6

Petrol Boşaltımının Kontrolü

KONFERANS,

Petrolde çıkarılan bütün petrol ürünlerinin Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Ek 1 ile düzenlendiğini DİKKATE ALARAK,

Çok ince rafine edilmiş bazı petrol ürünlerinin Sözleşmenin Ek I'ı ile düzenlenmesinin emirlerden gelen petrol kirlenmesinin uluslararası kontroluna ait yeni bir boyut ve kapsam getirdiğini de NOT EDEREK,

Değişik tipte petrol ürünlerinin deniz çevresinde değişik olarak hareket edebildiğini ve değişik zarar verme özellikleri olabildiğini TAKDİR EDEREK, ve

Petrolde çıkarılan bütün petrol ürünlerinin deniz çevresindeki hareket ve etkilerinin ve özellikle bunların gemilerden boşaltımının kontroluna ait metod ve usullerin Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatı tarafından daha derin incelemeler yapılmasını gerektiren konular olduğunu DİKKATE ALARAK,

Teşkilatın, özellikle ince rafine edilmiş petrolün boşaltımına ait problemlerle ilgili olarak ve Sözleşmenin Ek 1 hükümlerinin geliştirilmesi olanaklarını gözönünde tutarak, bütün petrol ürünlerinin deniz çevresine boşaltımı sonucunda ortaya çıkan çevre problemlerini yakın bir tarihte, kapsamlı bir şekilde, yeniden ele almak üzere gerekli harekete geçmesini ÖNERİR,

Karar 7

Boşaltımı Yapılan Petrolün Kaynağının Tanınması Metodu

KONFERANS,

Boşaltmanın belirlenen şartlara uyması halı hariç, petrol veya petrollü karışımların denize boşaltımını yasaklayan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Ek 1'in 9ncü Kuralı hükümlerini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

Söz konusu Kurala aykırı olarak petrol veya petrollü karışımları boşaltımını yapan bir geminin derhal tanınması gerektiğini BİLEREK,

Bazı Hükümetlerin denize dökülen petrolün belirli bir gemiye yuklenen petrol olduğunun derhal tanınması için pratik bir metod oluşturma çalışmaları YAPTIĞINI DA BİLEREK,

Yakın bir gelecekte bir çözüm yolu bulmak üzere bu Hükümetleri bu konudaki gayrete devam ve diğer Devletleri bu konuda araştırmalara DAVET EDER

Karar 8

Ayrılmış Balastlı Tankerler İçin Su Çekimine İlişkin Hükümler

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Ek 1'in 13'ncü Kuralının, ayrılmış balast tankı kapasitesinin gereken miktarının saptanmasında, boyu 150 m veya daha fazla olan tankerler için ayrılmış balast su çekiminin gemi boyunun bir fonksiyonu olarak belirlendiğini DİKKATE ALARAK,

Böyle bir gereğin, genellikle alınacak balast miktarının tayini kaptanın reyine bırakılan büyük tankerlerde edinilen tecrübeye dayandığını da DİKKATE ALARAK,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatına balast su çekim gereklerini gözden geçirmek için gerekli harekete geçilmesini, kendi balast durumlarında güvenli olarak çalışmış bulunan değişik büyüklükteki gemilerde kazanılan bütün deneyimleri de hesaba katarak, özellikle boyları 150 metreden az olan tankerler için belirli gereklere olan ihtiyaç bakımından herhangi bir geliştirme yapılıp yapılamayacağını saptanmasını TAVSİYE EDER.

Karar 9

Ayrılmış Balastlı Petrol Tankerlerinin Tonaj Ölçümleri

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Ek 1'in 13'ncü Kuralının 70.000 ve daha ziyade dedveyt tonluk yeni petrol tankerlerinde ayrılmış balast tankları bulunmasını istediğini DİKKATE ALARAK,

Bu gereğin yeni ayrılmış balastlı petrol tankerleri fribordunda ve ana ölçülerinde, eşdeğer verimli yük dedveytler için mevcut petrol tankerlerine nazaran, büyükçe bir artışa sebep olacağını da DİKKATE ALARAK,

Ayrılmış balastlı petrol tankerlerinde, dedveytı artmadan ana ölçülerin oldukça önemli bir miktarda artmasının bazı hallerde gros veya net tescil tonajlarını veya her ikisini birden arttırabildiğini de ayrıca DİKKATE ALARAK,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, eşdeğer verimli yük dedveytli mevcut petrol tankerleri karşısında ayrılmış balastlı petrol tankerleri için, adıl olarak gros ve net tescil tonajının saptanması konusunu çalışmasını ÖNERİR.

Karar 10

Verimli Petrol İçeriği İzleme Düzenlerinin Geliştirilmesi

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün Ek 1'inde bulunan Kuralların kendi kontrol ve yürütölmelerini birçok durumlarda, bir petrol boşaltma izleme sisteminin kontroluna bıraktığını ve özellikle adı geçen Ek'in 15'nci Kuralında petrolü gemide tutma amacı ile dizayn edilen tankerlerde denize boşaltımı yapılan her sıvı atığın niteliğini kontrol etmek üzere böyle bir sistemin varlığını istendiğini DİKKATE ALARAK,

Bundan başka aynı Ek'in 16 (1)nci Kuralında petrol içeriği izleme sisteminin sıvı atıkta mevcut petrol miktarının bir milyon kısımda 15 kısımlı geçmediğini göstermesi halinde balastın temiz balast olarak kabul edileceğine dair hüküm bulunduğunu da DİKKATE ALARAK,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatının Genel Kurulu'na A 233(VII) sayılı kararı ile kabul edilen petrollü su seperatörleri ve suyun içinde bulunan petrol miktarını ölçen cihazların uluslararası çalışma şartları önerisini de AYRICA DİKKATE ALARAK,

Böyle izleme düzenlerinin geliştirilmesi için daha ileri çalışmalar yapılmasının acil bir gerek olduğunu TAKDİR EDEREK,

Bu Ek kapsamına giren bütün petroller için kullanılmak üzere hassas, dakik ve güvenilir petrol içeriği ölçüm aletlerinin geliştirilmesi maksadı ile Teşkilatın inceleme yapmasını TAVSİYE EDER.

Karar 11

Petrol Tankerlerindeki Yük Tanklarının Boyut ve Donanımlarının Sınırlandırılması

KONFERANS,

1 Ocak 1972 tarihinden beri sipariş edilen tankerlerin çoğunun Petrol ile Deniz Kirletilmesinin Önlenmesi 1954 Uluslararası Konferansı için Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Kurulu'na A.246(VII) No.lu karar ile kabul edilen 1971 değişikliklerindeki yük tanklarının boyut ve donanımlarının sınırlandırılmasına ait hükümlere, bu değişikliklerin henüz yürürlükte olmamasına rağmen, uymakta olduklarına memnuniyetle DİKKATİ ÇEKEREK,

Teşkilatın Genel Kurulu'nun A.247(VII) No.lu kararının, Hükümetleri bu gerekleri mümkün olduğu kadar çabuk yürürlüğe koymalarını davet ettiğine de DİKKATİ ÇEKEREK,

1971 tarihli değişiklik tasarılarını, olacağı kadar erken, bir tarihte, her halükarda 1973 Uluslararası Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Sözleşmesinin yürürlüğe girişinden evvel arzu edilen bir husus olduğunu VURGULAYARAK,

1973 Sözleşmesinin yürürlüğe girebilmesinin bir zaman süresi isteyeceğinin kaçınılmaz olduğunu BİLEREK,

Hükümetlerin, Teşkilat Genel Kurulunun A 246(VII) sayılı kararı içindeki 1954 Sözleşmesine ait değişiklikleri mümkün olduğu kadar çabuk yürürlüğe koymalarını ISRAR İLE İSTER.

Karar 12

Su Kalitesi Kriterlerinde Bilimsel Bilgi Gelişimi

KONFERANS,

Denizin kirleticı maddeleri eritip zararsız bir hale sokma kapasitesinin sınırlı olduğunu, doğal servetleri yenileme gücünün de sınırlı olduğunu BİLEREK,

İnsan sağlığı için tehlike teşkil eden, deniz canlılarına zararlı olan, güzellikleri bozan veya denizin diğer yasal kullanımına müdahale etmesine ihtimal bulunan maddelerde denizlerin kirlenmesini önleyici tedbirlerin yeterli olup olmadığının devamlı gözönünde bulundurulması gerektiğine İNANARAK,

Yeni ve daha etkili kontrol önlemleri geliştirmek için kirlenme kaynaklarını saptamak ve çeşitli deniz kirlenmesi kontrol metodlarını devamlı olarak değerlendirmek maksadı ile suyun niteliği bakımından deniz çevresinin ihtiyaçlarının belirlenebilmesini sağlayacak yöntemlerin meydana getirilmesinde bütün ilgili uzman teşkilatlara gerek bulunduğuna da KEZA İNANARAK,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatının diğer Teşkilatlar la özellikle, Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönleri Uzmanları Ortak grubu (GESAMP) ile işbirliği yaparak bu amaçlara ulaşma çabası göstermesini, ve deniz çevresinin korunmasında ilk adım olarak su nitelik ölçütünün tesbit hususlarının incelenmesini TAVSİYE EDER.

Karar 13

Zehirli Sıvı Maddelerin Denize Boşaltımı İçin Usuller ve Donanımı

KONFERANS,

Ana hedeflere erişme yolunda, dökme halde zehirli sıvı maddelerin sebep olduğu kirlenmelerin kontrol edilmesine ait Ek II Kurallarını içeren Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenilmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesini KABUL ETMİŞ,

Her sınıfa ait belirli ölçütlerin karşılanmasını sağlamak üzere Idare tarafından onaylanacak işlemleri ve düzenlemeleri içeren belli koşullara uyulması dışında, A, B, C ve D Sınıfları zehirli sıvı maddelerini, ya da içinde böyle maddeler bulunan balast suyu, tank yıkama suları ya da kalıntılar ya da karışımların denize boşaltılmasını yasaklayan Ek 11'nin Kural 5'ine özellikle DİKKATE ALARAK,

Ek 11'in yeknasak olarak mümkün olduğunca çabuk uygulanması ile uluslararası ticarete kolaylık sağlanacağını ÜMİTEDEREK,

Ek 11'nin Kural 5 ve 8'de belirtilen standartları oluşturmak maksadı ile, Sözleşme taraflarına bu gibi işlemleri ve düzenlemeleri onaylarken uygulayacakları talimat için yeknasak bir temel sağlamak üzere, gerekli çalışmaları en büyük öncelikle yapmasını Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatına ÖNERİR,

Teşkilatın, daha önce işlemler ve düzenlemeleri için geliştirilmiş olan standartları gözönüne alarak Ek 11'in Eklenti IV'de bulunan Yuk Kayıt Defteri formunu yeniden gözden geçirmesini de ÖNERİR.

Karar 14

Zehirli Sıvı Maddelerin Tehlikesini Değerlendirme Konusuna İlişkin Tavsiye

KONFERANS

Ana hedeflerine erişme yolunda, Dökme Zehirli Sıvı Maddeler ile Kirilenmenin Kontroluna ait Ek 11 Kurallarını içeren Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesini KABUL ETMİŞ OLARAK,

Dökme olarak taşınan zehirli katı maddeler ile kirilenmenin kontrolu için uygun gereklerin oluşturulmasının konferans Karar 17'de önerildiğini DİKKATE ALARAK,

Sıvı maddelerin, özellikle, gemilerin olağan çalışmaları sırasında denize dokulduğunda çevreye oluşturacakları tehlikelere göre sınıflandırıldıkları Ek 11'nin 3 ve 4'ncü Kurallarını ve aynı Ek'in 11 ve 111 No.lu Eklentilerini DİKKATE ALARAK,

Deniz Kirilenmesinin bilimsel yanlarını ele alan Birleşik Uzmanlar Grubunun (GESAMP), temel prensipler geliştirmiş olmasını ve 400 maddenin sınıflandırılmaları için güvenilir bilimsel bir temel sağlayan tehlike değerlendirmesini yapmış olmasını ayrıca takdirle DİKKATE ALARAK,

Sözleşme taraflarının Ek 11 Eklenti 11 ve 111'deki listelerde bulunmayan maddeler üzerinde danışma yapmaları lüzumunu mümkün olduğunca azaltmak suretiyle uluslararası ticareti kolaylaştırmayı ÜMİTEDEREK,

Bununla beraber, özellikle, canlı deniz servetleri bakımından çevreye ne ölçüde tehlike oluşturdıklarının tamamen değerlendirilebilmeleri için daha çok bilgi gerektiren maddeler bulunduğunu AYRICA DİKKATE ALARAK,

Bu Eklentilerin daima en son bilgilere göre tutulması gerektiğini BİLEREK,

Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatının, aşağıdaki çalışmaları acil olarak ele almasını ÖNERİR;

- (a) D Sınıfı maddelerin tanımlanmasında kullanılan ölçütlerin yeniden gözden geçirilmesi;
- (b) Daha çok bilgi gerektiren maddelerin tehlike değerlendirmelerinin, GESAMP tarafından oluşturulmuş temel kurallar uyarınca taşınmaları önerilen yeni maddelere ait değerlendirmeler kadar yapılması; ve
- (c) Bütün listelerin, taşınacağı bilinen bütün maddeleri kapsayacak şekilde büyütülmesi,

Hükümetleri, bu maddelerin çevreye oluşturacakları tehlikelere ait çalışmaları izlemeye ve özendirmeye, ve bu Karar Ek'inde belirtildiği gibi olabildiğince çok bilgiyi Teşkilat'a vermeye ÇAĞIRIR.

KARAR 14'E EK

Gemilerle Taşınacak Yeni Bir Maddenin Çevresel Tehlikelerinin Değerlendirilmesi İçin Bilgi

1. Doğru teknik adı:.....
(ikinci ya da seçenek adı (adları)).....

Not: Aşağıda liste halinde verilen bilgi tam bir değerlendirme yapılmasına olanak verir, fakat geçici bir değerlendirme, ilgili Hükümetlerde bulunan son bilgilere dayanarak yapılabilir.

2. Kimyasal formülü:.....
3. Fiziksel Özellikler:
 - (a) Kaynama noktası:..... °C
 - (b) Erime noktası:..... °C
 - (c) Özgül ağırlık:.....
 - (d) Buhar basıncı:..... kp/cm² 37,8 C° de
 - (e) Suda çözünürlük:..... mg/l 20°C de
 - (f) Viskozite:.....
 - (g) Koku (Nitel tanımlama):.....
 - (h) Renk:.....

./..

4. Kimyasal ve biyokimyasal özellikler:
 - (a) Kimyasal kararlık (yükseltgenme, indirgenme, UV ışık):.....
 - (b) Deniz suyu ile tepkime yatkınlığı:.....
 - (c) Biyobozunabilirlik:.....
 - (d) Kimyasal oksijen gereksinimi (COD)/ 5 gün Biyokimyasal oksijen gereksinimi (BOD) 5:.....mg/l (20 °C)
 - (e) Biyodönüştürümü (bilindiğinde):.....
 - (f) Atmosfer ve güneşiği etkisi altında polimerleşebilirlik:.....
 - (g) Lipit çözünürlük.....
5. Deniz organizmaları ile biyobırakım (bak.GESAMP IV/19/Ekleme 1,23-26 paragrafları):
 - (a) Maddenin alınma ve tutulma düzeyi ve oranı:.....
 - (b) Kokuşturma etkisi:.....
 - (c) Renk ve diğer görünüş değişimleri:.....
6. Deniz canlılarının oluşturduğu servetler için diğer zararlar (bak. GESAMP IV/19/Ekleme 1, 27-30 paragraflar) zehirlilik (Tl.m.96)ppm.....
7. İnsan sağlığı için tehlikesi (bak. GESAMP IV/19/Eklenti 1, 31-34,37 paragraflar :
 - (a) Ağızdan alma ile:.....mg/kg(LD 50)
 - (b) Deriye değme ve solunum ile:.....
8. Güzelliklere etkisi (bak. GESAMP IV/19/Eklenti 1, 38-42 paragraflar)
9. Ek bilgiler (yukarıdaki 5, 6 ve 7. maddeler için deney koşulları özetle tanımlanacak).

NOT: Mümkün olduğunda onaylı standart yöntem kullanılacaktır.

Karar 15

Dökme Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınmasına İlişkin Sözleşme
Hükümleri Konusunda Öneriler

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi (1973) Ek 11'deki dökme zehirli sıvı maddeler taşıyan gemiler için tasarım, yapı, donanım ve işlemler ile ilgili kuralları, özellikle Sözleşme Taraflarını, Ek 11 2(1) sayılı Kuralına uyulmasını sağlamak maksadı ile bu gibi gemiler için tasarım, yapı,

donanım ve işlemlere ait gerekler oluşturmaya ya da oluşturulmasına neden olmaya zorunlu kılan aynı Ek'in 13(2) Kuralını DİKKATE ALARAK,

Aynı Ek'in kimyasal tankerlere ait ayrıntılı gereklerin hiç değilse Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Kurulu tarafından A 212 (VII) sayılı karar ile kabul edilen Dökme Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapısı ve Donanımı için Kod ("Dökme Kimyasal Maddeler Kod'u")nda verilen bütün hükümleri içermesini isteyen Kural 13 (3)ü AYRICA DİKKATE ALARAK,

Teşkilatın deniz kirlenmesini önleme önlemlerini içerecek biçimde Dökme Kimyasal Maddeler Kodunu değiştirmek için hazırlık yaptığını da DİKKATE ALARAK,

Dökme zehirli sıvı maddelerin kendi gücü ile yürütülmeyen gemilerde ve kimyasal tankerlerden başka gemilerde taşınmasına ait uygun hükümlerin formüle edilmesini İSTEYEREK,

Teşkilatın aşağıdakileri yapmasını ÖNERİR:

- (a) deniz kirlenmesini önleme açısından lüzumlu olan gerekleri içermek ve Sözleşme hükümlerine özellikle Kodun 17 paragrafındaki yeni ve mevcut gemiler tanımlamalarına uyum sağlamak üzere Dökme Kimyasal Maddeler Kodunu olabildiğince çabuk değiştirmesi;
- (b) gerek deneyleri gerekse teknolojinin gelecekte göstereceği gelişmeleri gözönünde tutarak, Kodu deniz kirlenmesi bakımından sürekli gözden geçirmesi; ve
- (c) kendi gücü ile yürütülmeyen gemilerle ve kimyasal madde tankeri olmayan gemilerle dökme zehirli sıvı maddelerin taşınmasına ait Kodları öncelikle geliştirmesi.

Karar 16

Dökme Olarak Taşınan Sıvılaştırılmış ya da Sıkıştırılmış Gazların
Neden Olacağı Kirlenmenin Önlenmesi ile İlgili Öneri

KONFERANS,

Denizilerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973, Ek II'de Dökme Zehirli Sıvı Maddeler ile Kirlenmenin Kontrolü için Kurallar varolduğunu ve bunların bu tür maddelerle bilerek, ya da kazayla oluşan kirlenmeleri ortadan kaldırmak, yok etme ya da en alt düzeye indirmek amacıyla meydana getirildiğini DİKKATE ALARAK,

Gemiler ile bazı sıvılaştırılmış ya da sıkıştırılmış gazların taşınmasında da, genel olarak çevreye bir tehlike potansiyeli oluşturulduğunu BİLEREK,

Hükümetkilerarası Denizcilik Danışma Teşkilatının Dökme Olarak Sıvılaştırılmış ya da Sıkıştırılmış Gazları Taşıyan Gemilerin Yapı ve Donanım için Kod ("Gaz Taşıyıcılar Kodu") hazırlanmakta olduğunu da DİKKATE ALARAK,

şunları ÖNERİR:

- (a) Teşkilatın Gaz Taşıyıcılar Kodunu, olabildiğince çabuk tamamlamak için tüm çabaları göstermesini; ve
- (b) Gaz Taşıyıcıları Kodunun tamamlanmasından sonra, Sözleşme taraflarının, dökme olarak sıvılaştırılmış ya da sıkıştırılmış gazları taşımının çevreye zararlı etkilerini en alt düzeye indirmek amacıyla, ulusal gerekleri düzenlemesini veya bu düzenlemei yaptırmasını.

Karar 17

Dökme Olarak taşınan Zehirli Katı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi ile ilgili Öneriler

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973, Ek 11'de Dökme Olarak Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerle Kirlenmenin Kontrolü için Kuralları varolduğunu ve bunların bu tür maddelerle bilerek ya da kazayla oluşan kirlenmeleri ortadan kaldırmak ya da en alt düzeye indirmek amacıyla meydana getirildiğini DİKKATE ALARAK,

Gemilerle dökme olarak zehirli katı maddelerin taşınmasında da deniz çevresi için bir tehlike potansiyeli bulunduğunu BİLEREK,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973'de bulunan hükümlerin formüle edilmesi gerekebileceğini AYRICA BİLEREK,

Bununla birlikte bu alanda şimdi varolan bilgilerin Konferansın bu tür hükümleri formüle etmesine yetmeyeceğine de DİKKATE ALARAK,

şunları ÖNERİR:

- (a) Hükümetler-Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, zehirli katı maddelerin dökme olarak gemilerle taşınmasının deniz çevresine yapabileceği etkiler ve bu gibi maddelerin taşınması ile deniz çevresine olan tehlikeyi en alt düzeye indirmek için gerekli önlemler üzerinde çalışmalar yapması ve böyle çalışmaları özendirmesi; ve
- (b) bu çalışmaların sonuçlarını, 1973 Sözleşmesine konulmak üzere dökme olarak taşınan zehirli katı maddelerle kirlenmenin kontrolüne ait uygun hükümlerin geliştirilmesine yöneltmesi.

Hükümetleri aşağıdakileri yapmaya ÇAĞIRIR:

- (a) gemilerle dökme olarak taşınan zehirli katı maddelerle ilgili olay raporlarının 1973 Sözleşmesi kurallarının geliştirilme çalışmalarını beklemekte olan Teşkilata gönderilmesi: ve
- (b) Dökme olarak zehirli katı maddeler taşınmasının çevreye zararlı etkilerini en alt düzeye indirmek için luzumlu görülebilen ulusal gereklerin saptanması veya saptanmasının sağlanması.

Karar 18

Salgın Hastalıkların Mikroplarını İçeren Balast Suyunun Boşaltımının Etkilerini Araştırma

KONFERANS

Salgın hastalıkların mikroplarını içeren sularda alınan balast suyunun, başka yerlerde derine boşaltımı yapıldığında, diğer ülkelerde de salgın hastalıkların yayılmasına nede olacağını DİKKATE ALARAK;

Dünya Sağlık Teşkilatından Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatı ile işbirliği yaparak, herhangi bir Hükümet tarafından verilebilecek önerilere ve kanıtlara dayanarak bu sorun üzerinde inceleme çalışmaları yapmaya başlamasını RİCA EDER

Karar 19

Ambalajlı Bir Halde veya Konteynerler, Portatif Tanklar veya Kara ve Demiryolu Tank Vagonlarında Taşınan Zararlı Maddelerin Sebep Olabileceği Kirlenmeleri Önlemeye Ait Onur

KONFERANS

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesinin Ek-III'ünde verilen, zararlı maddelerin ambalajlı olarak veya konteynerler içinde veya portatif tanklarda veya kara ve demiryolu tank vagonlarında taşınmasına ait kuralları ve özellikle, bu maddelerin deniz çevresine yapacakları kirlenmeleri önleme veya en alt düzeye indirmek amacı ile Sözleşme tarafların bu malzemenin ambalajlı, kaplarının markalanması, işaretlenmesi, evrakının tanzimi istifi, miktarının sınırlanması, istisnaları, ve ihbarı hususlarını da talimat yapmak veya yaptırmak işleri ile yükümlü olduklarına dair içinde hüküm bulunan, aynı Ekin, Kural 1(3)ünü DİKKATE ALARAK

1960 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin VII'nci bölümünde tehlikeli maddelerin emniyetli taşınmasına dair olan kuralları ve özellikle, imzacı Hükümetlerin belirli tehlikeli yüklerin emniyetli bir şekilde ambalajlanması ve istifı ile bunların, diğer yüklere zarar vermemesi için alınmasına gereksinim duyulan tedbirler hakkında ayrıntılı talimat çıkarmak veya çıkarılmasını sağlamakla yükümlü olduklarına dair içinde hüküm bulunan o bölümün 1 (d) sayılı kuralını da DIKKATE ALARAK,

1960 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konferansının 56 sayılı önerisinin işlenmesi için hazırlanmış olan Uluslararası Denizde Tehlikeli Maddeler Kod'unun Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatı tarafından Hükümetlerin 1960 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi'nin VI'nci bölümünde öngörülen milli kuralların hazırlanmasında yeknesak bir dayanak olarak ele alınması hususundaki tavsiyesini de İLAVETEN DIKKATE ALARAK,

1973 Sözleşmesinin 2(2)nci Maddesinde belirlenen zararlı maddeler hakkındaki hükümlerin belirlenmesi ve tehlikeli maddelerin denizde taşınması hususunda benimsenmiş olan hükümleri tamamlaması gerektiğini TAKDİR EDEREK,

Aşağıdakileri ÖNERİR:

(a) Teşkilatın, zararlı maddelerin ambalajlı olarak veya konteynerler içinde, portatif tank, veya kara ve demiryolu vagonlarında denizde taşınmasının deniz çevresine yapacağı etkiyi incelemesini veya incelenmesini teşvik etmesini,

(b) Bu incelemelerin sonuçlarının, aşağıdakiler bakımından Uluslararası Denizde Tehlikeli Yükler Kodunun kapsamının ycniden ele alınmasına yönlendirilmesi:

(i) Tehlikeli yük olarak sınıflandırılmalı veya sınıflandırılmasını deniz çevresi için zararlı olan maddeler;

(ii) Kod içinde sıralanan maddelerin denizde taşınmalarında deniz çevresine yapabileceği zararın en alt düzeye indirilmesi.

(iii) Denizde taşınma emniyeti,

(c) Bu gözden geçirme sırasında, aşağıdakiler özellikle dikkate alınacaktır.

(i) Ambalajlama

(ii) Markalama ve işaretleme

(iii) Evrak tanzimi

(iv) İstif

(v) Miktar sınırlamaları

(vi) İstisnalar, ve

(vii) bildirimler

- (d) Hükümetler tarafından, deniz çevresine tehlike oluşturan zararlı maddelerin denizde taşınması için, kirlenmeyi ortadan kaldıracı hukumlerle güvenlik gerekleri arasında uyum sağlayacak şekilde kuralların ve standartların sistemli geliştirilmesi maksadı ile Uluslararası Denizde Tehlikeli Yükler Kodundaki formların kabul edilmek üzere dikkate alınması.
- (e) Bu paragrafta söz konusu edilen ayrıntıların 1973 Sözleşmesi Ek III'de bulunan Kurallardaki hükümlerin daha da geliştirilmesine dayanak teşkil etmesini,
- (f) 1973 Sözleşme taraflarının gemilerden denize kaybolan veya kaybolma olasılığı bulunan bu zararlı maddelerin geri alınma veya bunlara ne yapılacağının tesbiti için tertibat almalarını.

Karar 20

Pis Suların Boşaltımı Hakkındaki
Standartlar ve Test Metodları

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973, Ek IV'de: Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatının oluşturacağı standartlara ve test metodlarına uygun olarak gemilerden pis suların denize boşaltımına ait belli gerekler bulunduğunu DIKKATE ALARAK,

Teşkilâtı, bu standartlar ve test metodlarını, mümkün olduğu kadar çabuk oluşturmak için harekete geçmeye ISRAR İLE ÇAĞIRIR.

Karar 21

Pis Suların Boşaltımı ve Çöplerin Elden
Çıkarılması İçin Alma Tesisleri Sağlanması

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973, Ek IV ve V'de belirli şartlar yerine getirilmeden pis suların tahliyesi ve çöplerin elden çıkarılmasını yasaklayan hükümler bulunduğunu DIKKATE ALARAK,

Pis suların boşaltımı ve çöplerin elden çıkarılmasına ait bu gereklerin uygulanmasını mümkün kılmak için uygun alma tesislerine ihtiyaç olduğunu BİLEREK,

Sözleşmenin Ek IV ve V'nin etkili bir halde işleminin bu alma tesislerinin bütün dünyada bulunmasına bağlı olduğunu da BİLEREK,

Hükümetlerin gemilerin ihtiyacını göz önünde tutarak, gemileri lüzumsuz yere bekletmeden, pis suları ve çöpleri almak üzere, mümkün olduğu kadar çabuk, uygun alma tesisleri sağlamalarını ISRAR İLE İSTER.

Karar 22

Teknik İşbirliğinin Geliştirilmesi

KONFERANS,

Deniz çevresinde gemilerin sebep oldukları kirlenmenin tamamen ortadan kaldırılması için geniş uluslararası işbirliğine ve teknik ve bilimsel kaynaklara ihtiyaç olduğunu TAKTİR EDEREK,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası, 1973 Sözleşmesi Taraflarından, gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesini arayıp bulma, izleme ve önleme veya azaltma amacı ile tüm sorumluluğu almaları ve düzenler kurmaları istenecek olduğunu da BİLEREK,

Gerekli teknik ve bilimsel uzmanlara henüz sahip olmayan Devletler için teknik işbirliğinin Hükümetler arası düzeyde geliştirilmesinin, Sözleşmenin işleminin çabuklaştıracağına, İNANARAK,

Hükümetlerden, teknik yardım isteyen böyle devletleri, Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatı ve diğer uluslararası kuruluşlar ile danışarak ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı İcra Direktörünün yardımı ve işbirliği ile aşağıdaki konularda desteklemelerini: ISRAR İLE İSTER:

- (a) Bilim adamlarını ve teknisyenleri yetiştirmek;
- (b) İzleme için gerekli teçhizat ve tesisleri sağlamak;
- (c) Gemilerin sebep olduğu deniz çevresi kirlenmelerini önlemek veya azaltmak için diğer önlemleri ve düzenleri sağlamak;
- (d) Bilimsel araştırmayı teşvik etmek,

Hükümetlerin, Sözleşmenin yürürlüğe girmesini beklemeksizin, yukarıdakilerle ilgili olarak harekete geçmelerini AYRICA ve ISRARLA İSTER.

Karar 23

Devletlerin Deniz Üzerindeki Haklarının Yapısı ve Kapsamı

KONFERANS,

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansının Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 2750 C (XXV) sayılı kararına uyarak toplanacağını HATIRDA TUTARAK,

Elimizdeki bu konferansın özel karakterini HESABA KATARAK,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün deniz kirlenmesini önlemek üzere gemilerin çalışma, dizayn ve teçhizatına ait teknik gerekler getirdiğini, ve lüzum olduğunda, bu uluslararası standartların, Sözleşme çerçevesi içinde, zamanla değiştirilerek daha geliştirileceğini DİKKATE ALARAK,

Sözleşmenin 9'uncu Madde (2) paragrafını HATIRDA TUTARAK,

Sözleşmenin gemilerin işletilmesi, teçhizatı ve dizaynları gibi teknik sorunlarla ilgilendiğini DİKKATE ALARAK,

Devletlerin deniz üzerindeki haklarının yapısı ve kapsamı sorunu ile meşgul olacak uygun kuruluşun yukarıda sözü edilen Deniz Hukuku Konferansı OLDUĞUNA İNANARAK,

Bu konuda bu Konferansın kararının, sorunu sözü edilen Deniz Hukuku Konferansına bırakma isteğini açıkça yansıttığını BEYAN EDER.

Bir Devletin bu Sözleşme uyarınca kullandığı hakların uluslararası hukuka göre o Devlete Tanınan diğer haklara mani olamayacağını ayrıca BEYAN EDER.

Karar 24

Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi ve Kontroluna ait

Çalışmaların Koordinesi

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası, 1973 Sözleşmesi'nin, Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Sekreterine, Sözleşmeye göre yapılacak önemli işler verdiğini DİKKATE ALARAK,

Deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kontrolu ile ilgili çeşitli uluslararası kuruluşlarla etkili işbirliği yapılmasına ihtiyaç olduğunu TAKTİR EDEREK,

Bu Sözleşme amaçlarına ulaşmak için, gerektiği ahvalde, Teşkilatın diğer uluslararası Teşkilatlar ve uzman kuruluşlarla danışma yapmasını ve onlardan yardım istemesini ÖNERİR.

Kural 25

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait

Uluslararası 1973 Sözleşmesi'nin, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku

Konferansına Gonderilmesi

KONFERANS,

Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2750(XXV) sayılı kararı uyarınca bir Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansının toplanacağını HATIRDA TUTARAK,

Yukarıda yazılı Karara göre deniz kirlenmesine ait uluslararası hukukun deniz hukukunun bir bölümünü teşkil ettiğini DİKKATE ALARAK,

Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Sekreterinin Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası 1973 Sözleşmesini, bu Sözleşmenin o Konferansın büyük kapsamı içinde ele alınabilmesi için Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansına göndermesini İSTER.

Karar 26

Açık Denizlerde Petrolden Başka Maddelerle Deniz Kirlenmesi

Halinde Yapılacak Müdahaleye İlişkin Protokole Eklî

Maddeler Listesinin Düzenlenmesi

KONFERANS,

Açık denizlerde petrolden başka maddelerle deniz kirlenmesi halinde yapılacak müdahaleye ilişkin, 1973 Protokolünün I ve III'ncü maddelerinde Protokole eklenecek madde listesinin Hükümetler arası Denizcilik Danışma Teşkilatınca saptanan uygun bir kuruluş tarafından düzenleneceğini ve idame olunacağını belirttiğini DİKKATE ALARAK,

Teşkilat üyesi olsa da olmasa da Protokol taraflarının, listeye konulanların tartışıldığı sırada, komisyon çalışmalarına katılabileceklerine dair Protokolde hüküm bulunduğunu da DİKKATE ALARAK,

Bu listenin erken bir tarihte düzenlenmesinin Hükümetleri, Protokolün kabulü hususunda teşvik edeceğini ve bu suretle Protokolün süratle yürürlüğe girmesinin sağlanacağını TAKTİR EDEREK,

Protokolün I ve III'ncü maddeleri hükümlerine uygun olarak Teşkilatın, mümkün olan en erken bir fırsatta bir Komisyon teşkil etmesini ve görevini yapabilmesi için, bu Komisyona gerekli bütün kolaylığı sağlamasını İSTER.

Komisyonun mevcut ve oy veren tarafların üçte iki çoğunluğu ile benimsenecek olan listeyi büyük bir hızla tamamlayıp en geç 30.11.1974 tarihine kadar tanzim etmesini İSTER.

Madde listesini düzenlerken ve idame ettirirken Komisyonun uluslararası uzman kuruluşlarla istişare edip işbirliği yapmasını ÖNERİR,

Liste tanzim edilir edilmez kopyalarının Teşkilatın Genel Sekreteri tarafından Protokolün esas metnine eklenmesini RICA EDER,

Teşkilat Genel Sekreterinin vakır geçirmeden bu listeyi Hükümetlere ulaştırmasını da RICA EDER.

KONFERANSIN KABUL ETTİĞİ KARARLAR

KARAR 1

DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KIRLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT

ULUSLARARASI SÖZLEŞME 1973 İLE İLGİLİ 1978 TARİHLİ

PROTOKOLÜN YÜRÜRLÜĞE GİRECEĞİ TARİH

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 tarihli Protokol (MARPOL PROTOKOLU) uygulandığında, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddeler tarafından kasıtlı olarak kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını ve bu gibi maddelerin kazaen boşaltılmasının asgariye indirilmesini önemli ölçüde sağlayacağını TAKDİR EDEREK,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973, (MARPOL Sözleşmesi) ile birleşen ve onu tadil eden MARPOL Protokolunu mümkün olan en kısa zamanda yürürlüğe sokmayı ÜMİD EDEREK,

MARPOL Sözleşmesinin uygulanmasında ortaya çıkan teknik problemlerin çözülmesi için Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının çalışmasını DİKKATE ALARAK,

MARPOL Sözleşmesi ile birleşen ve tadil eden MARPOL Protokolunun yürürlüğe girişi için Haziran 1981 tarihinin hedef olarak alınmasının ilgili bütün Hükümetlerce kabul edilmesini ÖNERİR.

MARPOL Protokoluna taraf olmayı tasarlayan Devletlere de aşağıdakileri yapmalarını da ÖNERİR:

- (a) Mümkün olan en erken fakat Haziran 1980 den daha geç olmayan bir tarihte onay, uygun bulma, kabul etme yahut katılma vesikalarını tevdi etmek için her gayreti sarfetmeleri;
- (b) Eğer Haziran 1989 den önce bu vesikaları tevdi etmemişlerse bunu yapabileceklerini umdukları bir süreyi mezkûr tarihe kadar Teşkilatın Genel Sekreterine bildirmeleri,

MARPOL Protokolunun yürürlüğe girmesinden önce Hükümetlerin, özel bir uygulama tarihini içeren gerekler bakımından belli bir tarihe kadar Protokol koşullarını yeni gemilere uygulamayı sağlamalarını AYRICA ÖNERİR,

MARPOL Protokolunun, Protokolun yürürlüğe giriş tarihinde mevcut petrol tankerleri ile ilgili gereklerin uygulanmasını istediğine DİKKAT ÇEKEREK,

İlgili bütün Hükümetlere, MARPOL Protokolunun yürürlüğe girmesini beklemeden, Haziran 1981'e kadar, yahut bundan mümkün olan en kısa zaman sonra bu gerekleri azami nisbette gerçekleştirmeleri ÇAĞIRISINI YAPAR;

- Mevcut ham petrol tankerleri için:

MARPOL Protokolü, Ek 1, Kural 13 deki ayrılmış balast tankları, ham petrol yıkama sistemi yahut tahsis edilmiş temiz balast tankları için gerekler,

- Mevcut ürün taşıyıcıları için:

MARPOL Protokolü, Ek 1, Kural 13'deki ayrılmış balast tankları yahut tahsis edilmiş temiz balast tankları için gerekler,

Teşkilat Genel Kurulunun 1979 da yapacağı onbirinci oturumunda yukarda hedef alınan tarihlere yaklaşıldıkça meydana gelecek olan gelişmelerin yeniden gözden geçirilmesini ÖNERİR.

KARAR 2

ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ, 1974 VE
BU SÖZLEŞME İLE İLGİLİ 1978 PROTOKOLÜ'NÜN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞİ
İÇİN HEDEF ALINAN TARİH

KONFERANS,

Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi 1974, (SOLAS Sözleşmesi) ve bu Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolü (SOLAS Protokolü) uygulandığı zaman denizde gemilerin ve malın ve gemideki şahısların can güvenliğinde önemli bir gelişme sağlayabileceğini TAKDİR EDEREK,

Konferans tarafından kabul edilen SOLAS Protokolünün, SOLAS Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden önce yürürlüğe giremeyeceğine DİKKATİ ÇEKEREK,

SOLAS Sözleşmesinin ve SOLAS Protokolünün mümkün olan en kısa zamanda yürürlüğe konulmasını ÜMİT EDEREK,

İlgili bütün Hükümetlere, SOLAS Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi için Haziran 1979'u hedef olarak kabul etmelerini ve aynı zamanda yahut bundan mümkün olan en kısa zaman sonra SOLAS Protokolünün yürürlüğe girmesini sağlamak için çaba sarfetmelerini ÖNERİR.

SOLAS Sözleşmesine Taraf olmayı tasarlayan Devletlere de aşağıdakileri yapmalarını da ÖNERİR:

- (a) Mümkün olan en erken fakat Haziran 1978 den daha geç olmayan bir tarihte onay, uygun bulma, kabul etme yahut katılma vesikalarını tevdi etmek için her gayreti sarfetmeleri;
- (b) SOLAS Protokolü imzaya açıldığında veya daha sonra mümkün olan en erken zamanda onay, uygun bulma, kabul etme yahut katılma vesikalarını tevdi etmeleri ve böyle yapılması mümkün olduğunda, SOLAS Sözleşmesi ve SOLAS Protokolünün her ikisini aynı zamanda onaylama, uygun bulma, kabul etme yahut onlara katılma vesikalarını tevdi etmek için çaba sarfetmeleri;

- (c) Eğer Haziran 1978 den önce bu vesikaları tevdi etmemişlerse bunu yapabileceklerini umdukları bir sureyi mezkûr tarihe kadar Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Sekreterine bildirmeleri,

SOLAS Sözleşmesini onaylama vesikalarını tevdi etmiş Devletlerin mümkün olan en kısa zamanda SOLAS Protokolunu onaylama vesikalarını da tevdi etmelerini ÖNERİR.

SOLAS Protokolunun yürürlüğe girmesinden önce İdarelerin özel bir uygulama tarihini içeren gerekler bakımından belli bir tarihe kadar vesikanın koşullarının yeni tankerlere uygulanmasını sağlamalarını AYRICA ÖNERİR,

SOLAS Protokolunun, Protokolun yürürlüğe girdiği tarihte mevcut gemiler ile ilgili hükümlerin uygulanmasını istediğine DİKKAT ÇEKEREK,

İlgili bütün Hükümetlere, SOLAS Protokolunun yürürlüğe girmesini beklemeden, aşağıdaki tarihlere kadar, yahut bundan mümkün olan en kısa zaman sonra bu gerekleri azami nisbette yürürlüğe koymaları ÇAĞRISINI YAPAR.

- SOLAS Protokollunun Kısım II-2, Kural 60 da bulunan gaz sistemleri için gerekler;
70.000 ve daha yukarı DWT'lık mevcut tankerler Haziran 1981'e kadar
40.000 ve daha yukarı fakat 70.000 DWT'dan küçük mevcut tankerler ve yüksek kapasiteli tank yıkama makineleri ile donatılmış 20.000 ve daha yukarı fakat 40.000 DWT'dan küçük mevcut ham petrol tankerleri; Haziran 1983'e kadar
- SOLAS Protokolunun Kısım II-1 Kural 29 (d) de bulunan mevcut tankerler için dümen donanımı gerekleri; Haziran 1981'e kadar

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Kurulunun 1979'da yapacağı onbirinci oturumunda yukarda hedef alınan tarihlere yaklaşıldıkça meydana gelecek olan gelişmeleri yeniden gözden geçirmesini ÖNERİR.

KARAR 3

KİRLİLİĞİ ORTADAN KALDIRMADA GELECEK İÇİN AMAÇLANMIŞ GELİŞMELER

KONFERANS,

Deniz Kirliliği Hakkındaki Uluslararası Konferans, 1973'ün 1 ve 3 sayılı Kararlarının, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 uygulandığı zaman, gemilerin çıkardığı zararlı maddelerin sebep olduğu deniz kirliliğinin tamamen ortadan kaldırılması konusunda önemli bir adım oluşturacağı inancını ifade ettiğine DİKKATİ ÇEKEREK.

Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolünün (MARPOL Protokolü) petrol ile kirlenmeyi ortadan kaldırma amacı doğrultusunda ayrıca katkı sağlayacağına İNANARAK,

MARPOL Protokolünün, ayrılmış balast tanklarına ait gerekler kapsamını 20.000 ve daha yukarı DWT daki bütün yeni ham petrol tankerlerini içerecek şekilde genişleten ve keza bu çeşit petrol tankerleri için ham petrol yıkama sistemlerini zorunlu kılan hükümlerine DİKKATİ ÇEKEREK,

Ayrılmış balast tankları ile ham petrol yıkama sistemlerinin gereklerinin birleştirilmesinin gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesini tamamen ortadan kaldırma amacını karşılamak için İdarelere gelişmiş büyük bir yetenek sağladığını BİLEREK,

Gereklerin böyle birleştirilmesinin Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı için petrol tankerlerinin sebep olduğu deniz kirliliği bakımından son bir amaç olması gerektiğini ÖNERİR.

Yukardaki amacı gerçekleştirmek için MARPOL Protokoluna ait uygun değişiklik tekliflerini 1986 dan daha geç olmayan bir tarihe kadar geliştirmesi için Teşkilata ÇAĞRI YAPAR.

KARAR 4

40.000 DWT DAN KÜÇÜK MEVCUT HAM PETROL TANKERLERİ İÇİN KONTROL USULLERİ

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 Protokolünü (MARPOL Protokolü) KABUL ETMİŞ OLARAK,

MARPOL Protokolünün 40.000 ve daha yukarı DWT'daki petrol tankerlerinde balast taşınması ve yuk tanklarının yıkanması ile ilgili yeni gerekler içerdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Bu gereklerin etkili bir şekilde yerine getirilmesi için, 40.000 ve daha yukarı DWT da mevcut petrol tankerleri ayrılmış balast tankları ile ham petrol yıkama sistemleri ile veya tahsis edilmiş temiz balast tankları ile, hangisi ile olursa olsun, çalıştırılmaları halinde yıkama usullerinin etkili olarak uygulanması hususu üzerinde önemle ve devamlı olarak durulması gerektiğini TAKDİR EDEREK,

40.000 DWT'dan daha küçük mevcut tankerler yönünden, yağın gemide tutulması için kullanılacak sistemlerin etkili bir şekilde işlemesine dayanılması gerekeceğini de KABUL EDEREK,

Bu Konferans tarafından kabul edilen Karar 6 ile ilgili boşaltmaların kontrolü için Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı tarafından geliştirilmekte olan işlemlerde yapılmış ilerlemeyi AYRICA TAKDİR EDEREK.

Yükleme ve boşaltma liman yahut terminallerinin bir ikisinde 40.000 DWT'dan küçük tankerlere bu işlemlerin uygulanmasına özel bir dikkat sarfedilmesini Hükümetlerden ISRARLA İSTER,

Bu işlemlerin yerine getirilmesi için alınan önlemlerin Teşkilat tarafından düzenli olarak gözden geçirilmesini ÖNERİR.

KARAR 5

ÖLÜ GAZ SİSTEMLERİ İÇİN ULUSLARARASI STANDARTLARDA YENİ GELİŞME

KONFERANS,

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS Sözleşmesi) ve bu Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolünün (SOLAS Protokolü) ölü gaz sistemlerinin yeni ve mevcut tankerlerin her ikisine uygulanmasını önemli ölçüde kapsadığını TAKDİR EDEREK,

SOLAS Sözleşmesinin ve SOLAS Protokolünün mümkün olan en kısa zamanda uygulanması için bu Konferans tarafından kabul edilen Karar 2'yi ve bu genişletilmiş uygulamanın mevcut imalat kapasitesi üzerindeki etkisini ve her ölü gaz sisteminin en yüksek teknik standartlara uygunluğunu sağlamanın esas ihtiyaç olduğunu HATIRDA TUTARAK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, SOLAS Sözleşmesi Kısım-2, Kural 62 de ölü gaz sistemleri ile ilgili gerekleri tekrar incelemek ve güç işletme koşullarını ve bu sistemleri yeterli bir Standartta muhafaza etmek ihtiyacını hesaba katarak aynı Kural'ın gereklilerine ilave yapmak için esaslar geliştirmek maksadı ile çalışmalar yaptırmasını ÖNERİR.

KARAR 6

DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ VE GEMİLERİN SEBEP OLDUĞU DENİZ KIRLENMESİNİN ÖNLENMESİ İLE İLGİLİ SÖZLEŞMELERİN ETKİLİ BİR ŞEKİLDE YÜRÜTÜLMESİ İÇİN İŞLEMLER

KONFERANS,

Güvenliği ve kirlenmenin önlenmesini kapsayan kabul edilebilir uluslararası anlaşmaların yapılmasının, bunların çabuk yürürlüğe konulmasını ve sonra etkili olarak yürütülmesini sağlamanın önemini TAKDİR EDEREK,

Gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesini önleme bakımından Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı, 1973 tarafından kabul edilen Karar 1'in Hükümetlerden Denizlerin Petrol ile Kirlenmesinin Önlenmesi konusundaki 1954 Uluslararası Sözleşmesine yapılan, 1969 değişikliklerinin acil olarak kabul edilmesini ısrarla istediğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Ayrıca söz konusu değişikliklerin 20 Ocak 1978'de yürürlüğe girdiğine memnuniyetle DİKKATİ ÇEKEREK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Kurulu tarafından 14 Kasım 1977 de kabul edilen A.391(X) numaralı kararın önceki sözleşmenin değiştirilmiş şekli ile yürütülmesi için esaslar koyduğunu BİLEREK,

Teşkilat Genel Kurulu tarafından 12 Kasım 1975 de kabul edilen A.321(IX) numaralı kararın Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, 1960 ve Uluslararası Yük Sınırlama Sözleşmesi, 1966'ya göre gemilerin kontrol edilmesi için usuller koyduğuna AYRICA DİKKATİ ÇEKEREK,

Hükümetlerden, gemilerde güvenlik ile ilgili ve gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi ile ilgili standartlara uygunluğun tam olarak sağlanması maksadı ile yukarda bahsi geçen işlem ve esasların uygulanmasını ISRARLA İSTER,

Teşkilata, deniz kirliliğinin önlenmesi ve güvenlikle ilgili olarak sözleşme ve protokollardaki yeni standartlar yürürlüğe girdikçe bu işlem esasların gerektirdiği gibi daha da geliştirilmesi ÇAĞRISINI YAPAR.

KARAR 7

HAM PETROL YIKAMASI KULLANILARAK YAPILAN YÜK TANKI TEMİZLİĞİ SONUCUNDA LİMANDAKİ DENETİMLER İÇİN ESASLARIN GELİŞTİRİLMESİ

KONFERANS.

Bu konferans tarafından kabul edilen Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine atı 1973 Uluslararası sözleşmesi ile ilgili 1978 Protokolünün (MARPOL Protokolü) Ek 1 inin 13 ve 13 B kurallarının ham petrol yıkaması kullanılarak yapılan bir yük tankı temizliği işlemi için yeni gerekler içerdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Bu gereklerin etkili olarak uygulanabilmesi için gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını sağlamak amacıyla ham petrol yıkama işlemlerinin etkili bir şekilde uygulanmasına devamlı olarak büyük önem verilmesinin gerekli olduğunu TAKDİR EDEREK,

Yük tankı temizliği sonuçlarının liman denetimlerinin kapsam ve ayrıntıları konusunda saptanan standard esaslarının ham petrol yıkama sistemleri kullanan ham petrol tankerlerinin MARPOL Protokolünün hükümlerine her zaman uygunluğunun sağlanması için bir ön koşul olduğunu KEZA TAKDİR EDEREK,

Teşkilat tarafından kabul edilir edilmez Hükümetler tarafından uygulanması gerekli olan bu esasların geliştirilmesi için Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının bir an önce harekete geçmesini ÖNERİR.

KARAR 8

TANKERLERDEKİ MÜRETTEBATA AIT STANDARTLARIN GELİŞTİRİLMESİ

KONFERANS,

Gemilerin, özellikle tankerlerin dizayn, teçhizat, denetim ve belgelendirilmesi için daha sıkı gerekler ihtiva eden 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşmesi ve 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1978 Protokollerini KABUL ETMİŞ OLARAK,

Gemi adamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi konusunda bir sözleşme ile sonuçlanmak üzere yakın zamanda uluslararası bir konferansın yapılacağına DİKKATİ ÇEKEREK,

Gemilerin güvenli işletilmesi bakımından insan faktörünün kritik önemi olduğunu HATIRDA TUTARAK,

Bundan dolayı denizde can güvenliği ve deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak tankerlerin detaylı ve ileri dizaynından ve teçhizatından tamamen yararlanmanın ancak aynı zamanda tankerlerin mürettebatının yeterli eğitimi ve belgelendirilmesi hakkında gerekler saptaması halinde elde edilebileceğini TAKDİR EDEREK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatını tankerlerdeki mürettebatın yeterli eğitimi ve belgelendirilmesi için gereken hükümlerin bir sözleşme şeklinde kabulü ihtiyacını Gemi Adamlarının Eğitimi ve Belgelendirilmesi hakkında 1978 Uluslararası Konferansının dikkatine sunmaya ÇAĞIRIR.

Karar 9

ÖZELLİKLE DUYARLI DENİZ ALANLARININ KORUNMASI

KONFERANS,

Atıkların boşaltımının ve gemilerin sebep olduğu kirlenmeye karşı deniz çevresinin korunması konusunda Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı tarafından çalışılmakta olduğuna takdir ile DİKKATİ ÇEKEREK,

Özel oşinografik özellikleri ve ekolojik önemi nedeniyle Akdeniz alanı, Baltık denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıl deniz alanı ve Basra körfezi alanının dahil olduğu belirli özel alanlardaki deniz kirlenmesinin önlenmesi maksadı ile Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesine (MARPOL Sözleşmesi) özel zorunlu hükümlerin dahil edilmesi için Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı, 1973 tarafından harekete geçirilmiş olmasına AYRICA DİKKATİ ÇEKEREK.

Artıkların ve diğer maddelerin dökülmesinin sebep olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesi konusunda yapılan 1972 Sözleşmesinin (Londra Boşaltma Sözleşmesi) madde VIII'üne göre, belli bir coğrafya bölgesindeki deniz çevresinin korunması hususunda, ortak ilgiye sahip imzacı tarafların özellikle atılma ile meydana gelen kirlenmenin önlenmesi için mezkur sözleşme sınırları içinde bölgesel anlaşmalara girmek için karakteristik bölgesel özellikleri dikkate alarak çaba sarfedeceklerine de DİKKATİ ÇEKEREK,

Birleşmiş Milletler Çevre Programı koordinasyonunda ve IMCO'nun katılımıyla Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde Akdeniz, Kızıldeniz Basra körfezi alanı, Guinea körfezi, Caribbean ve Güney Doğu Asya Suları'nın dahil olduğu özel bölgelerde devam eden faaliyetleri BİLEREK,

Gemilerin ve atılan atıkların sebep olduğu kirlenmeye karşı özellikle duyarlı deniz alanlarının korunmasını amaçlayan önlemlere olan ihtiyacı da BİLEREK

Bu ihtiyacın özel çalışmalara öncelik verilmeden karşılanamayacağını TAKDİR EDEREK,

Gemilerin ve atılan atıkların sebep olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kontrolü alanında Teşkilatın ve deniz çevresi alanındaki diğer uluslararası teşkilatların yeteneklerini TAKDİR EDEREK,

Teşkilatı aşağıdakileri yapmaya ÇAĞIRIR:

- (a) Gemilerin ve atılan atıkların sebep olduğu kirlenmeye karşı deniz çevresinin korunması konusunda çalışmalarını devam ettirmesi,
- (b) Öncelikle ve devam eden çalışmaya ilave olarak diğer ilgili uluslararası kuruluşlar ve uzman kurumlarla işbirliği dahilinde aşağıdakileri yapmak üzere çalışmalara başlamak.
 - (i) Gemilerin ve dökmenin sebep olduğu deniz kirlenmesine karşı özel korunma ihtiyacında olan dünyadaki deniz alanlarının yenilebilen doğal servetleri yahut bilimsel maksatlar için önemi bakımından özel, duyarlılığını dikkate alarak, bir envanterinin çıkarılması;
 - (ii) Denizlerin diğer hukuksal kullanılışlarını da dikkate alarak makul derecede bir korunmayı gerçekleştirmek için kabul edilebilen önlemlerin ve bununla beraber korunma ihtiyacının kapsamının mümkün olduğunca değerlendirilmesi;
- (c) Atılan atıkların ve gemilerin sebep olduğu kirlenmeden deniz çevresinin korunmasının kapsamını genişletmek için düzenli yapılan çalışmalara ve diğer faaliyetlerin sonuçlarına dayanarak ne gibi hareketlere gerek duyulacağını saptanması;
- (d) Yukarıdaki çalışmaların bir sonucu olarak, ilgili sözleşmelerin çerçevesi içinde, bazı gereken hükümleri birleştirmek

üzere tesis edilmiş usullere uygun olarak uygun bir zamanda faaliyete geçilmesi;

- (e) Özellikle duyarlı deniz alanlarını atılmanın sebep olduğu kirlilemeden korumak için Londra Dökme Sözleşmesi çerçevesi, içinde gerekli adımların atılması konusunda Akıt Tarafların Danışma Toplantısına verilecek bir önerinin düzenlenmesi.

Karar 10

GEMİLERİN PROGRAMSIZ DENETİMLERİ VE YILLIK ZORUNLU SÖRVEYLERİ
DAHİL YASAL SÖRVEY VE DENETİMLERİN YAPILIŞI İÇİN ESASLARIN
GELİŞTİRİLMESİ

KONFERANS,

Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, 1974 ile ilgili 1978 Protokolü (SOLAS Protokolü) ve Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 Protokolü (MARPOL Protokolü)nin sörvey ve denetimlerin aralıkları ile ilgili hükümlere değişiklikler getirmekte olduğuna ve programsız denetimleri ve gemilerin programsız denetimleri yerine geçen zorunlu yıllık sörveyleri getirdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Bu sörvey ve denetimlerin verimliliğinin, Sözleşme ve Protokolların hükümlerine etkinlik kazandırmak için İdareler tarafından yürürlüğe konulan ulusal kurallara bağlı olduğunu BİLEREK,

Sörvey ve denetimlerin kapsam ve ayrıntıları için yeknesak gereklerin, gemilerin sözleşme ve protokolların gereklerine devamlı uyum sağlama konusunda değerli bir katkı yapabileceğini TAKDİR EDEREK,

Halihazırda SOLAS ve MARPOL Sözleşmeleri ve Uluslararası 1966 Yük Hatları Sözleşmesi, tarafından istenilen belgeler için çok sayıda farklı geçerlilik süreleri olduğu gibi, söz konusu Sözleşmeler ve Protokollar tarafından istenilen ara sörveyler veya denetimlerin aralıklarında farklı olduğunu ve bu süreler ve aralıkları standart hale getirmenin faydalı olabileceğini AYRICA TAKDİR EDEREK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, gemilerin yapı, makine, teçhizat ve yaş durumlarını dikkate alarak sörvey ve denetimlerinin kapsam, ayrıntı ve tekrarlama sayısı konusunda İdareler için uyulacak esaslar geliştirmek üzere bir an önce girişimde bulunmasını; bu esasların programsız denetimlerin sıklığı ve kapsamına ait ve programsız denetimler yerine geçen yıllık zorunlu sörveylerin kapsamına ait gerekleri içermesini ÖNERİR.

Sırası gelince Teşkilatın yukarıda anılan Sözleşme ve Protokolların istediği ara sörvey ve denetimlerin aralıklarını ve aynı zamanda sertifikaların geçerlilik sürelerini standart hale getirmek maksadı ile gereken anlaşmaları değiştirmek için lüzumlu olan girişim yapmasını da ÖNERİR.

Karar II

DENİZ GÜVENLİK EKİBİ (CORPS)

KONFERANS,

Denizde güvenlik ve gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi ile ilgili uluslararası sözleşmelere göre kurallar meydana getirmek ve gemilerin sorvey ve denetimlerini yaptırmak için bütün idarelerin kendi sorumluluklarını etkili bir şekilde yerine getirmelerinin önemine DİKKATİ ÇEKEREK,

Bazı idarelerin bu işleri istenilen şekilde tam olarak ve sık sık istlenecek becerili ve deneyimli personelin yeterli olmadığını ve Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının teknik yardım programı çerçevesinde istek üzerine bu personelin yetiştirilmesi için idarelere danışmanlık hizmeti ve yardım yapılabilceğini TAKDİR EDEREK,

Teşkilatın, bu danışmanlık ve yardımı vermeyi, böyle yardımlar arzulayan Hükümetler vasıtasıyla hizmet sağlayabilecek uzmanlardan oluşan Deniz Güvenlik Ekibinin kurulması ve kullanılması yolu ile yapmak için gerekli düzenlemeleri meydana getirmesini İSTER,

Teşkilat Genel Sekreterliğinin, bu gibi düzenlemelerin Uyg beveler arasında bulunmasını sağlamasını, mevcut teknik yardım programları yoluyla, yardım isteyen Hükümetlerin bu uzmanlardan yararlanması için düzenleme yapmasını ve bu çalışmalar hakkında Teşkilatın Deniz Güvenliği yahut Deniz Çevresini Koruma Komitesine uygun şekilde rapor vermesini İSTER,

Karar 12

GEİŞTİRİLMİŞ DÜMEN DONANIMI STANDARTLARI

KONFERANS

Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, 1974 ile ilgili 1978 Protokolunu (SOLAS Protokolü) KABUL ETMİŞ OLARAK,

Uluslararası dümen donanımı standartları ile ilgili olarak 1974 Sözleşmesinin teknik hükümlerinde yukarıdaki protokol ile verilen büyük değişikliklerin yalnız 10.000 ve daha yukarı tondaki tankerlere uygulanacağına DİKKAT ÇEKEREK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı Genel Kurulu tarafından kabul edilen, çeşitli tonajdaki yeni gemiler için geliştirilmiş dümen donanımı düzenlemelerini de ele alan karar A.325(IX)'in yalnız bir emri şeklinde olduğuna da DİKKATİ ÇEKEREK,

SOLAS Protokolunda ve yukarıda anılan karardaki geliştirilmiş dümen donanımı standartlarının bütün yeni gemilere uygulanmasının düşünülmesi lüzumunu TAKDİR EDEREK,

Teşkilattan acil olarak aşağıdakileri yapmasını İSTER,

- (a) SOLAS Protokolü hükümlerini dikkate alarak Karar A. 325(IX) da olduğu gibi yolcu ve yük gemileri için dümen donanımı standartlarını yeniden tasarlamak;
- (b) SOLAS Protokolünde yalnız tankerlere ait olan dümendonanım standartlarının tankerlerden başka gemilere uygulanması ihtiyacını etüd etmek;
- (c) Karar A.325(IX) yürürlüğe girdiğinde bu Karardaki geliştirilmiş dümen donanı standartlarının makine ve elektrik tesislerine ait diğer hükümlerle birlikte, 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin Kısım II-1'ine değişiklik olarak kabul edilmesini ele alması.

Karar 13

ÇATIŞMAYI ÖNLEME YARDIMCILARININ BULUNDURULMASI

KONFERANS,

Çatışmayı önleme yardımcılarının doğru kullanılmasının radar bilgilerinin değerlendirilmesine yardım edeceğini ve çatışma tehlikesini ve deniz çevresinin kirlenmesini önleyebileceğini TAKDİR EDEREK,

Yetersiz işletme standartlarına sahip yahut yetersiz eğitilmiş personelle çalıştırılan çatışmayı önleme yardımcılarının seyir güvenliğini bozabileceğini HATIRDA TUTARAK,

10.000 ve daha yukarı gros tondaki bütün gemilerde bu gibi yardımcı cihazların bulundurulması için gereklerin hazırlanması ihtiyacını DİKKATE ALARAK,

Bu gerekler için performans standartlarının hazırlanmasının bu gibi gerekler için bir ön koşul olduğunu da DİKKATE ALARAK,

Hükümetler Arası Danışma Teşkilatını aşağıdakileri yapmaya ÇAĞIRIR:

- (a) Çatışmayı önleme yardımcıları için acil olarak ve 1 Temmuz 1979 dan geç olmayan bir tarihte uygulama standartlarını geliştirmesi;
- (b) Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, 1974 Kısım V'in en erken uygun bir zamanda değiştirilebilmesi için 10.000 ve daha yukarı gros tondaki bütün gemilerde bu yardımcılarının bulundurulması için gereklerin aynı süre içerisinde hazırlanması; ve
- (c) Gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesi hakkında uluslararası bir sözleşme içerisine çatışmayı önleme yardımcılarının kullanılması ile ilgili gereken hükümlerin dahil edilmesi ihtiyacını 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitimi ve Belgelendirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konferansın dikkatine sunması.

KARAR 14

TAHSİS EDİLMİŞ TEMİZ BALAST TANKI OLAN PETROL TANKERLERİ
İÇİN ÖZELLİKLER

KONFERANS,

Yeni ve mevcut petrol tankerlerinin dizayn, teçhizat ve işletilmesi için yeni ve daha bağlayıcı gerekler içeren Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 Protokolunu (MARPOL Protokolü) KABUL ETMİŞ OLARAK

Bazı belirli petrol tankerlerinin tahsis edilmiş temiz balast tanklarla işletilmesini isteyen MARPOL Protokolünün Ek 1, Kural 13'üne DİKKATİ ÇEKEREK,

MARPOL Protokolünün Ek 1, Kural 13A(2) ne göre tahsis edilmiş temiz balast tanklarına ait düzenleme ve işletme usulleri gereklerinin en az Konferans tarafından kabul edilen özelliklere ait bütün hükümleri içereceğine AYRICA DİKKATİ ÇEKEREK,

Bu Kararın Ek'ine konmuş olan Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tankı Bulunan Petrol Tankerlerine ait özellikleri KABUL EDER.

Bu özelliklerde daha ileri geliştirmeler yapılması gerekebileceğini TAKDİR EDER,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatından bu özellikleri gerektikçe tekrar incelenmesi ve düzeltilmesini İSTER.

EK

AYRILMIŞ TEMİZ BALAST TANKLARI BULUNAN
PETROL TANKERLERİ İÇİN ÖZELLİKLER

1. AMAÇ

Bu özelliklerin maksadı tahsis edilmiş temiz balast tankları (SBT) kavramı için aşağıdakileri tanımlamaktır;

- (a) Gemideki doğru düzenlemeler; ve
- (b) İşletme yöntemleri.

Bu özellikler, gemi sahibi firmalar tarafından geliştirilmek ve her bir tanker için ayrıntılı düzenlemeleri ve işlemleri onaylarken İdareler tarafından kullanılmak üzere meydana getirilmiştir.

2. UYGULAMA

Bu özellikler, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1978 Protokolünün (MARPOL Protokolü) Ek 1 indeki 13 A Kuralı uyarınca CBT (Temiz Balast Tankları) kavramına göre çalıştırılacak petrol tankerlerine uygulanır.

3. GEMİDEKİ DÜZENLEMELER

Sadece temiz balast taşımaya tahsis olunan tanklar ile pompa ve boru düzenlemelerinin seçimi gemi sahipleri tarafından geliştirilecek ve bu özelliklere dayanarak idare tarafından onaylanacak ve belgelendirilecektir.

3.1. Tankların Seçimi

Temiz balast tanklarının seçimi, aşağıdaki noktalar gözönünde tutularak işletme ve kirlenmeyi önleme bakımlarından en iyi sonucun alınması maksadına yönelik olacaktır:

- (a) Tanklar tankerin MARPOL Protokolünün Ek 1 deki Kural 13(2) ve (3) deki gereklere uyacak yeterli kapasiteyi sağlayabilmesine imkan verecek şekilde seçilecektir.
- (b) Tekne gerilimi, balastlı ve yüklü durumlarda kabul edilebilir sınırlar içinde kalabilmelidir.
- (c) Tanklar, boru ve pompa sistemlerine en az düzeyde gereksinim duyulacak şekilde seçilecektir.
- (d) Hasardan korunma bakımından, temiz balastın taşınmasında kanat tankları tercih edilirse de, merkez tanklar tank hacmi ve boru donanımları yönünden önemli ölçüde daha iyi bir düzenleme getiriyorlarsa kabul edilebilirler.
- (e) Geminin ilk yapıldığındaki tank düzenine eğer bir bulaşık tank, (slop) dahil edilmemişse boru yıkama, suyunu alacak yeterli kapasitede bir tank bulaşık (slop) tankı olarak tahsis olunur.

3.2 Pompalama ve Borular

Genel düzenlemede aşağıdaki hususlar hatırdan çıkarılmamalıdır.

- (a) Balast tanklarının tümüne, imkân olabildiğince, kirliliğin bulaşması tehlikesini azaltmak üzere, boru donanımı en az olan tek pompa ile hizmet verilmelidir.
- (b) Balast elleçlenmesi için gereken boru donanımı, temiz balast tanklarına petrollü suyu aktarmaksızın yıkanabilecek şekilde düzenlenecektir. Yıkama deniz suyu yuvasından suyun boru donanımıyla çekilerek bir bulaşık (Slop) tanka ve temiz balast tanklarından bir bulaşık tankına yapılabilir. Eğer ayrı balast boruları kullanılıyorsa, bu boruları su ile yıkamak gerekmez.
- (c) Kör tapalı boru kısımları imkân nisbetinde kullanılmayacak ancak gereken hallerde, bir emdirme cihazına bağlantı suretiyle bu bölümlerin dreyn edilmesi için gerekli araçlar sağlanacaktır.
- (d) Balast ve yük hacimlerinin çifte valf ayırımı sefer esnasında dalma ve yük ve balast çalışmaları sırasında mümkün olan en uzun süre devam ettirilecektir.

- (e) MARPOL Protokolünün Ek 1 deki 13A(3) Kuralı gereği olarak bir petrol miktar göstergesinin takılması halinde, normal üstüne yükleme (LOT) boşaltmaları için olduğu gibi, temiz balast suyunun boşaltımının tümünde örneklemeyi sağlamak amacıyla örnekleme noktaları tesis edilecektir. Mümkün olduğunda, bulaşık tankına giden yıkama suyundan örnek alabilecek bir örnekleme noktası da tesis olunacaktır.

4. İŞLETME USULLERİ

Gemi sahipleri tarafından her bir tanker için kontrol listesi içeren bir Temiz Balast Tankı İşletme Elkitabı geliştirilecek ve bu özellikler esas alınarak İdare tarafından onaylanacaktır.

4.1 Yükleme Limanında

Yükleme limanına girmezden önce, temiz balast miktarı, balastlı sefer sırasında temizlenmiş bir boru kullanılmak suretiyle gemi bağlama durumu düzeyine indirilebilir. Bir CBT tankeri hiç bir zaman yük taşıma kapasitesinin tamamı kadar yüklenmez ve normal olarak, normal miktarda liman balastı, yani limana, girişe gerekli miktarda temiz balast ile beraber tam yük taşıyabilecek imkânı sahiptir. Bu durum tankerin limanda balast suyu işlemi yapmaksızın, su çekiminin müsaade etmesi halinde, manevrasına imkân verir.

Limanda herhangi bir temiz balast boşaltımından sonra, ilgili boru donanımının dreyni yapılacak ve temiz balast tanklarına giden bütün valfler kapatılacaktır. Eğer boruların su ile yıkanması, balast tanklarında suyun varlığını gerektiriyorsa, bunların sistemle bağlantıları kesilmezden evvel, gerekli miktar su tankların içinde bırakılmalıdır. Bundan sonra, boru donanımı normal yükleme işlemleri için kullanılır.

4.2. Yüklü Sefer

Yüklü halde sefer esnasında pompa ve boruların su ile yıkanması işlemi yapılır. Çıkan petrollü karışımlar bir bulaşık (slop) tanka verilir. Bulaşık tanktan gemiden dışarı boşaltma yapılan petrollü karışımlar ise MARPOL Protokolü gereklerine göre kontrol altında tutulur.

Limandan ayrıldıktan sonra, uygun bir zamanda, temiz balastın elleçlenmesinde kullanılacak pompa ve boru donanımı, yıkama suyu bir bulaşık tanka verilmek suretiyle temizlenmelidir. Kullanılacak yıkama suyunun miktarı, yıkanacak boru donanımının volumünün yıkama suyundan fazla miktarda balast var ise, geri kalan miktar temiz boru donanımı kullanmak suretiyle güverteden boşaltılabilir.

MARPOL Protokolünün Ek 1'deki 13A(3) Kuralı gereği bir petrol miktar göstergesinin takılması halinde bütün boşaltım işlemleri bu aletle izlenecektir. Mümkün görüldüğü taktirde, yıkama suyunun içindeki petrol miktarı, yıkamanın verimli olabilmesini sağlamak

ve işlemlerde herhangi bir anormallik olup olmadığını anlamak için de bu aletle izlenecektir.

4.3. Boşaltma Limanında

Boşaltma limanına yanaşmadan önce, temiz balast elleçlemesine tahsisli boru donanımının su ile yıkanma ile temizlenmesi için gerekli bir miktar temiz balast sefer boyunca temiz tutulmuş boru donanımı vasıtasıyla gemiye alınacaktır. Eğer limandaki su kesimi koşulları olanak veriyorsa, detveyt sınırı içinde ve limandan ayrılış durumundaki normal miktara kadar yük boşaltma sırasında yeni bir balast elleçlemesi gerekmemek üzere daha fazla balast alınması önerilir. Eğer yük boşaltımı sırasında yeni bir balast alınması gerekeceği düşünülüyorsa, lüzumlu pompa ve boru donanım bölümleri baştan itibaren temiz bırakılır. İstenen miktar balast, su kesimi şartları imkân verir vermez alınır ve bundan sonra bütün pompaların kullanımı suretiyle yük boşaltma devam edebilir.

Yük boşaltımının bitiminde veya limandan ayrılıştan, temiz balast tanklarına normal deniz koşullarına göre balast alınmasından önce, pompa ve boru donanımları su ile yıkanır ve yıkama suyu bulaşık tankına verilir.

4.4. Balastlı Sefer

Balastlı sefer sırasında yükleme limanında yapılacak balast elleçlemesine hazırlık olmak üzere, temiz balastın elleçlenmesinde kullanılan pompa ve boru donanımları temiz tutulacak ve petrollü suyla her elleçlemeden sonra tekrar su ile yıkanarak temizleneceklerdir. Bulaşık tanktan gemiden dışarı boşaltımlar MARPOL Protokolü gereklerine göre kontrol altında tutulacaktır.

4.5. Kontrol Listesi

Onaylanmış işletme yöntemleri bir kontrol listesiyle tamamlanacaktır. Bu özelliklere ait eklentideki liste, genellikle CBT kavramına göre işletilen bütün tankerler için geçerlidir. Özel yapıda bir tankerın kontrol listesinin hazırlanmasında bu liste, ilgili daha başka önlemleri içerecek şekilde genişletilecek ve pompalar, valfiar, vs.nin uygun tarifleriyle tamamlanacaktır.

5. SÖRVEY VE BELGELENDİRME

5.1. MARPOL Protokolünün Ek 1 deki 13 A Kuralına uyacak biçimde işletilmesi düşünülen tahsisli temiz balast tanklarına sahip bütün petrol tankerleri, bu Protokolün Ek 1 deki 4 üncü Kuralında istenen sörveye tabi tutulacaktır.

5.2 Bu sörvey, Uluslararası Petrol Kirlenmesinin Önlenmesi Belgesinin MARPOL Protokolü gereklerine uyma zorunlu olmadan önce verilmesini sağlamak maksadı ile, MARPOL Protokolünün yürürlüğe giriş tarihinden önce yapılacaktır.

5.3 Sörveyler aşağıdaki hususlara uyulmakta olup olmadığını doğrulayacaktır.

- Yukarıda Bölüm 3 de belirtilenlere uygun olarak balast tankları ile pompa ve boru donanımlarının seçimi.
- Yukarıda Bölüm 4 de belirtilenlere uygun olarak CBT (Temiz Balast Tankları) İşletme Elkitabı yani kontrol listesi dahil ayrıntılı işletme yöntemleri.

5.4 Yukarıda 5.1 ve 5.3 maddelerinde belirtilen hususların onaylanmasıyla, Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Bölgesi, İdare tarafından verilecektir. Belgede, hangi tankların sadece tahsisli temiz balastın taşınması için onaylandığı hususu belirtilecektir. Belge aynı zamanda, kaptana onaylanmış işletme yöntemleriyle (CBT İşletme Elkitabı) ilgili bilgilerin verilmiş olduğunu da belirtecektir.

5.5. Bir CBT tankerinde onun, CBT kavramı doğrultusunda çalıştırılma olanaklarını etkileyici nitelikte yapılacak değişiklikler, İdarenin onayını gerektirir ve Uluslararası Petrol Kirlenmesini Önleme Belgesine ve uygun bulunması halinde, CBT İşletme Elkitabına kaydedilecektir.

6. DÖKÜMANLAR

Uluslararası Petrol Kirlenmesini Önleme Belgesi ile CBT İşletme Elkitabı her zaman tankerde hazır bulundurulacaktır.

Eklenti

CBT İŞLETME YÖNTEMLERİ-KONTROL LİSTESİ

1. Yükleme limanına varmadan evvel:

1. Bulaşık artıkların tümünü yük tankına aktarınız.
2. Yükleme yaparken aynı anda temiz balastın boşaltımını yapmak maksadıyla temiz balast işlemine ayrılmış pompa ve boru donanımlarının, gerektiğinde temizlenmiş olmasını sağlayınız.
3. Bulaşık tankı ile yük tanklarına bağlantılı bütün valflerin kapalı olmasını sağlayınız.
4. Bütün temiz balast tankları ile içindekileri, bir kirlilik bulaşma işareti olabileceği ihtimaline karşı görerek kontrol ediniz.
5. Geri kalan balast suyunun ve alınacak olan yükün müsaade edilebilir detreytini veya su çekimini aşmamasını sağlamak için yeterli miktarda temiz balast suyu boşaltımı yapın. Boruları yıkama için yeter miktarda, en az miktar olarak, ilgili boruların hacminin 10 katına eşit miktarda su bırak.
6. Temiz balast tanklarına iştirak eden tüm valflerin kapalı olmasını sağla.
7. Eğer daha balast boşaltımı yapılmayacak ise, temiz balast borularını süzdür (dreyn et).

II. Yükleme limanında

1. Yük tanklarının normal yükleme çalışmalarını yap.
2. Daha sonraki yük almaya ait pompa ve boru yıkamaları için bulaşık (slop) tankı kapasitesinin yeterli olmasını sağla.
3. Uygulanabilir olduğunda, bütün boru sistemi yükleme için kullanılmadan evvel, geri kalan temiz balastın boşaltımını yap. Balast tanklarında gereken en az miktarda yıkama suyu bırak.
4. Temiz balast tanklarına iştirak eden tüm valflerin kapalı olmasını sağla.
5. Yükleme tamamlandıktan sonra, yük tanklarını iştirak eden tüm valflerin kapalı olmasını sağla.

III. Yükleme limanından ayrıldıktan sonra

1. Temiz balast tankları ile ilgili gereken pompa ve boruları yıkama ve yıkama sularını bir bulaşık (slop) tankına bas.
2. Geri kalan temiz suyu gemiden dışarı basmadan ve göz ile veya alet ile sudaki petrol miktarını izlemeden evvel bulaşık tankına bağlı valflerin kapalı olmasını sağla.
3. Temiz balast tanklarındaki bütün valflerin kapatılmasını sağla.

IV. Yük boşaltma limanına varmadan evvel

1. Bulaşık tankına ve yük tanklarına bağlantılı bütün valflerin kapatılmasını sağla.
2. Temiz balast çalışması için kullanılan pompa ve boruların iyi temizlenmiş olduğunu kontrol et.
3. Limandaki su çekimi ile ilgili gerekleri dikkate alarak, temiz yük pompaları ve boruları yolu ile yeterince balast al.
4. Temiz balast tanklarındaki bütün valflerin kapatılmasını sağla.

V. Yük boşaltma limanında

1. Temiz balast çalışması için kullanılacak pompa ve boruları sapta.
2. Normal yük boşaltma çalışmalarını yap.
3. Su çekimi durumu müsaade ettiğinde, limandan ayrılış durumu için balastlamayı gerektiği gibi tamamla.
4. Temiz balast tanklarına bağlantılı bütün valflerin kapatılmasını sağla.
5. Yük boşaltmayı tamamla.

VI. Yük boşaltma limanından ayrıldıktan sonra

1. Temiz balast tanklarına hizmet veren pompaları ve boruları yıka ve yıkama sularını bulaşık tankına bas.
2. Temiz balast tanklarını gerektiğinde doldur.
3. Bulaşık tankı içindekileri Üstüne Yükleme (LOT) işlemi uyarınca işle.

KARAR 15

HAM PETROL İLE YIKAMA SİSTEMLERİNİN DİZAYN İŞLETME VE KONTROLÜNE AİT ÖZELLİKLER

KONFERANS,

Yeni ve mevcut petrol tankerlerinin dizayn, teçhizat ve işletilmesi için yeni ve daha bağlayıcı gerekler içeren Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 Protokolü (MARPOL Protokolü) nu KABUL ETMİŞ OLARAK,

Bazı belli petrol tankerlerinin ham petrol yıkaması yapılarak bir yük tankı temizleme işlemi ile çalıştırılmalarını isteyen MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 13'e DİKKATİ ÇEKEREK,

MARPOL Protokolü Ek 1, Kural 13 B(2)'ye göre, ham petrol yıkama donanımına ve ilgili teçhizat ve düzenlemelere ait gereklerin en az Konferans tarafından kabul özelliklerin verildiği bütün hükümleri içereceği de DİKKATİ ÇEKER.

Metni Bu Kararın Ek'ine konmuş olan Ham Petrol ile Yıkama Sistemlerinin Dizayn, İşletme ve Kontrolüne ait özellikleri KABUL EDER.

Bu alanda ve kazanılmış deneyimlerin ışığında teknolojik gelişmeyi dikkate alarak özelliklerde daha ileri gelişmeler gerekebileceğini TAKDİR EDER.

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatından, özelliklerin protokolün yürürlüğe giriş zamanına kadar gelişmiş olarak en son teknolojiyi ve uygulamaları yansıtacak şekilde, gerektiğinde yeniden incelenmesini ve düzeltilmesini İSTER.

EK

HAM PETROL İLE YIKAMA SİSTEMLERİNİN DIZAYN,
İŞLETME VE KONTROLU İÇİN ÖZELLİKLER

BÖLÜMLER

1. Amaç
 2. Uygulama.....
 3. Genel Hükümler.....
 - 3.1. Tanımlama.....
 - 3.2. İlk Sörvey.....
 4. Dizayn Kriterleri.....
 - 4.1. Boru donanımı.....
 - 4.2. Tank Yıkama Makineleri.....
 - 4.3. Pompalar.....
 - 4.4. Emdirme sistemi
 - 4.5. Balast Boruları.....
 5. Personelin Nitelikleri.....
 6. İşletme.....
 - 6.1. Ham Petrolle Yikanacak Tankları
 - 6.2. Yük Borularının Kıyıya Breyni ve Boşaltımı.....
 - 6.3. Ayrılış Balast Tanklarının Doldurulması.....
 - 6.4. Denizde Ham Petrolle Yıkama.....
 - 6.5. Balastlı seferde petrollü sıvı atıkların boşaltımı.....
 - 6.6. Ölü gazın kullanılması ve kontrolü.....
 - 6.7. Statik elektrik oluşmasına karşı önlemler.....
 - 6.8. Buhar çıkarma.....
 7. İşletme ve Teçhizatı El Kitabı.....
- EKLENTİ I -20.000 ve daha yukarı D.W.T. daki yeni petrol tankerlerine bu özelliklerin uygulanması halinde değişiklik listesi.....
- EKLENTİ II -Ham petrol ile yıkama işini tamamen üstlenmesi düşünülen personelin eğitimi.....

1. AMAÇ

Bu özelliklerin amacı Bölüm 2'de belirtildiği gibi ham petrol taşıyıcılarının yük tanklarının ham petrolle yıkanması için özel dizayn ölçütlerini (kriterlerini), işletme gereklerini, kontrol ve uygulama yöntemlerini vermektir.

2. UYGULAMA

2.1. Bu özellikler aşağıdakilere uygulanır:

(a) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1978 Protokolü (MARPOL Protokolü) Ek 1'in Kural 13(8) e uygun olarak 40.000 ve daha yukarı D.W.T. luk mevcut ham petrol tankerleri; ve

(b) Eklenti 1'de sıralanmış değişiklikler yapılmak koşulu ile, MARPOL Protokolünün Ek 1. Kural 13(6)ya uygun olarak 20.000 ve daha yukarı D.W.T.daki yeni ham petrol tankerleri.

Bu gemilerin bu özelliklere uygunluğu MARPOL Protokolü ile değiştirildiği şekilde Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi üzerinde gösterilecektir.

2.2. Eğer yalnız ham petrol yıkama sistemi bulunan bir gemide ham petrol yıkamasına uygun olmayan bir ham petrolün yük olarak taşınması düşünülüyorsa, o zaman bu gemi MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 13(7)ye göre ayrılmış balast tank gereklerine yahut Kural 13(9) a göre tahsis edilmiş temiz balast tank gereklerine uymalıdır.

3. GENEL HÜKÜMLER

3.1. Tanımlama

Bu özelliklerin amacı için

3.1.1 "Varış balastı" MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 1(16)da tanımlandığı şekilde temiz balast anlamına gelir.

3.1.2. "Ayrılış Balastı" varış balastından başka olan balast anlamına gelir.

3.2. İlk sörvey

MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 4'de değinilen ilk sörvey ham petrol yıkama teçhizatı ve düzenlemelerinin tam bir denetiminin ve paragraf 4.2.11'de belirtilen haller dışında, ham petrolle yıkandıktan sonra tankların muayenesini ve bu özellikler uyarınca yıkama sistemlerinin verimliliğini sağlamak için paragraf 4.2.10'da belirtilen ilave kontrolleri içerecektir.

4. DIZAYN ÖLÇÜTLERİ (KRİTERLERİ)

4.1. Boru Donanımı

4.1.1. Boru sistemi içerisinde birleştirilmiş ham petrol yıkama boruları ve bütün valfler çelik yahut diğer eşdeğer malzemeden yapılmış olacak

ve maruz kalabilecekleri basıncı dikkate alarak yeterli dayanıklılıkta olacaklar; ve birbirlerine ıy bağlanmış ve desteklenmiş olacaklardır.

4.1.2. Ham petrol yıkama sistemi sabit boru donanımından ibaret olacak ve ana yangın devresinden yahut diğer tank yıkaması dışında herhangi bir sistemden bağımsız olacak, yalnız geminin yük sistemi bölümleri ham petrol boru donanımına ait gerekleri karşılamak koşulu ile ham petrol yıkama sistemi içinde birleştirilebilir. Bu paragrafın gereklerine rağmen birleşik taşıyıcılardaki düzenlemeler, sıvı olmayan yükler taşınacağı zaman ve yeniden yerleştirildiğinde sistemin ilk tesis edilmiş olduğu gibi kurulması ve petrol sızmazlığı için denemesi koşulu ile, sökülmesine müsaade edecektir.

4.1.3. Tank yıkama borusundaki aşırı basıncın önlenmesi için düzenleme yapılacaktır. Aşırı basıncın önlenmesi için bağlanan basıncı düşürücü aletler ikmal pompasının emici tarafına boşaltma yapacaktır. İdarenin uygun göreceği diğer yöntemler eşdeğer derecede güvenlik ve çevre korunması sağlanması koşulu ile kabul olunabilir.

4.1.4. Tank yıkama devrelerinde su ile yıkama amaçları için yangın valfları konduğu yerlerde, bütün bu valflar yeterli dayanıklılıkta olacak ve yıkama borularında ham petrol bulunması halinde bu bağlantıların boşaltılması mümkün olacaktır.

4.1.5. Basınç geyçlerinin yahut diğer ölçü aletleri ile olan bütün bağlantılarda borulara veya bağlama parçalarına bitişik yalıtım valfları bulunacaktır yahut bağlama parçaları geçirmez duruma getirilebilir tipte olacaktır.

4.1.6. Ham petrol ile yıkama sisteminin hiçbir parçası makine bölümlerine girmeyecektir. Su yıkaması için kullanılan bir stim ısıtıcı ile donatılmış tank yıkama sisteminde, ısıtıcı, ham petrol yıkaması esnasında çift kapama valfları ile yahut açıkça tanınabilir kör parçalar ile etkin bir biçimde ayrılmalıdır.

4.1.7. Birleşik bir ham petrol, su yıkama ikmal borusu olan yerlerde bu boru o şekilde dizayn edilecektir ki, su ile yıkama başlamadan önce ham petrol işletme ve Teçhizat el kitabında belirtilen yerlere dreyn edilebilecektir. Bu yerler bulaşık (slop) tankı yahut diğer yük mahalleri olabilir.

4.1.8. Boru sisteminin çapı öyle olacaktır ki, işletme ve Teçhizat El Kitabında belirtildiği gibi gereken en çok sayıda tank yıkama makinesi aynı anda dizayn basıncında ve kapasitesinde çalıştırılabilecektir. Boru düzenlemesi öyle olacaktır ki, bu özelliklerde değinilen işletme ve Teçhizat El Kitabında belirtildiği gibi her yük bölmesi için gerekli sayıda tank temizleme makinesi aynı anda çalıştırılabilsin.

4.1.9. Boru donanımı gemiye yerleştirildikten sonra, çalışma basıncının birbuçuk katına kadar basınçla denemeye tutulacaktır.

4.1.10 Ham petrol yıkama ıkmal borusu uygun yerlerde gemi bedenine sabit olarak bağlanacaktır (sıkıca bağlanır) ve geminin ısı etkisi ile genişlemesini ve esnekliğini başka yere kaydırmak üzere hareket serbestisine izin verecek düzenler sağlanacaktır. Sabit bağlama o şekilde olacaktır ki, herhangi hidrolik şok ıkmal borusunun aşırı hareketi olmaksızın emilebilsin. Sabit bağlantılar normal olarak ham petrol ıkmalının ıkmal borusuna giriş yerinden en uzak uçlara yapılır. Eğer tank yıkama makineleri tali boruların uçlarını tutturmak için kullanılıyorsa bu takdirde makinelerin herhangi bir nedenle sökülmesi halinde bunların sabit bağlanması için özel düzenlemeler gerekir.

4.2. Tank yıkama makineleri

4.2.1. Ham petrol yıkaması için kullanılan tank yıkama makineleri devamlı kalacak şekilde monte edilecek ve İdarenin kabul edebileceği bir dizaynda olacaktır.

4.2.2. Bir tank yıkama makinesinin çalışma karakteristiği nozzle çapına çalışma basıncına ve hareket modeline ve zamanlamasına bağlıdır. Monte edilen her tank temizleme makinesinin karakteristiği bu makineye ait yük tankı bölümleri işletme ve Teçhizat El Kitabında belirtilen zamanı içerisinde iyice temizlenecek şekilde olacaktır.

4.2.3 Her yük tankının içerisine tank yıkama makinesi bağlanacak ve destekleme yöntemi İdareyi tatmin edecek şekilde olacaktır. Tank yıkama makinelerinin güverte düzeyinin çok altına yerleştirilmesi durumunda tankda şişmeye müsaade etmek maksadı ile makine ve onun ıkmal borusu için ilave destek kullanılması gerekebilir.

4.2.4.. Her makinenin ıkmal devresindeki stop valfler aracılığı ile devreden ayrılması olanağı bulunacaktır. Eğer güverteye monte edilmiş bir tank yıkama makinesi herhangi bir nedenle sökülürse, makinenin söküldüğü süre için makineye giden petrol ıkmal borusunun kapatılması sağlanacaktır. Benzer şekilde, tankın açık yerini bir levha yahut benzeri bir yöntemle kapamak için önlem alınacaktır.

4.2.5. Tank temizleme makinelerinin çalıştırma birimleri tank temizleme makineleri ile bir bütün teşkil etmediği durumda işletme ve Teçhizat El Kitabının belirttiği gibi yıkama programının tamamlanması için hiçbir çalıştırma birimini yükün boşaltılması esnasında orijinal yerinden iki defadan daha fazla hareket ettirmek ihtiyacı doğmayacak şekilde yeterli sayıda çalıştırma birimleri sağlanacaktır.

4.2.6. Tank yıkama makinelerinin sayısı ve yeri İdareyi tatmin edecek şekilde olacaktır.

4.2.7. Makinelerin yeri yukarıda paragraf 4.2.2.'de açıklanmış karakteristiklere ve tankın iç yapısının şekline bağlıdır.

4.2.8. Makinelerin sayısı ve yeri öyle olacaktır ki bütün yatay ve düşey alanlar doğrudan çarpma ile yahut çarpan jetin (püskürtülmenin) sapması veya saçılması ile etkili olarak yıkanacaktır Uygun derecedeki jet(püskürtme) sapmasının ve saçılmasının kabul edilebilir olup

olmadığının takdirinde yatay alanların yukarı bakan yüzlerinin yıkanmasına özel bir dikkat gösterilecek ve aşağıdaki parametreler kullanılacaktır.

- (i) Bir tank dibinin ve tankın boylamasına kirişlerinin ve diğer büyük temel yapısal parçaların üst yüzleri yatay alanları için, güverte veya sintine kemerleri, ana boylama kirişler, boylama kirişler veya benzeri büyük temel yapısal parçalar tarafından doğrudan doğruya çarpmadan korunan toplam olan, tank dibinin, boylama kirişlerin üst yüzlerinin ve diğer büyük temel yapısal parçaların toplam yatay alanının yüzde 10'unu aşmayacaktır.
- (ii) Bir tankın yan taraflarının düşey alanları için, güverte ve sintine kemerleri, ana boylama kirişler, kirişler veya benzeri büyük temel yapısal parçalar tarafından tankın doğrudan doğruya çarpmadan korunan toplam yan alanı, tankın yanları toplam alanının yüzde 15'ini aşmayacaktır.

Bazı tesislerde değişik koşulları gereğince kapsayabilmek maksadı ile tek tipten daha fazla sayıda tank yıkama makinesinin bağlanmasını düşünmek gerekebilir.

4.2.9. Dizayn safhasında doğrudan çarpma ile kaplanan tank yüzeyi alanını tayin etmek için en az aşağıdaki işlemler uygulanacaktır.

- (i) Uygun yapısal planlar kullanılarak, her makinenin uçlarından tankın püskürtme erimi içinde olan kısımlarına çizgiler çizilir.
- (ii) İdare tarafından tanklarının yapısının komplike olduğu kabul etidildiğinde, kullanılacak olan tankın ölçekli bir modeli içinde tank yıkama makinesinin ucu yerine küçük bir ışık noktası kullanılır.

4.2.10. (i) Tankın temiz olduğunu gerçeklemek ve tank yıkama makinelerinin sayısı ve yeri bakımından dizaynını doğrulamak için, ham petrol ile yıkamadan sonra fakat İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirtilen herhangi su çalkalamasından önce tankların içine girerek gözle muayenesi yapılacaktır. Bununla beraber, muayene edilecek tankın dibi, giriş için gazsız yapılmadan (gazfri) önce ham petrol kalıklarını temizlemek maksadı ile su ile yıkanabilir ve durulanabilir. Bu muayenede tankın petrol artık ve kalıkları bakımından temiz olduğu görülecektir. Yıkama işleminin yapılması kabul edildiği takdirde, aşağıda alt paragraf (ii) de belirtilen ölçüm için benzeri fakat yıkanmamış bir tank kullanılmalıdır.

- (ii) Durulama (emdirme) ve dreyn düzenlerinin etkinliğini doğrulamak için, ayrılış balastının üzerinde yüzen petrol miktarının ölçümü yapılacaktır. Toplam ayrılış balast suyu üstündeki petrolün hacminin bu suyun bulunduğu tankların hacmine oranı 0.00085'i aşmayacaktır. Bu ölçüm,

alt-paragraf (1) uyarınca muayene edilen tanka ilgili her bakımdan benzer olup, yukarda alt-paragraf (i)'de müsaade edilen su çalkalamasına veya su ile yıkamaya tabi tutulmamış bir tankda, ham petrol yıkamasından ve emdirmesinden (durulama) sonra yapılacaktır.

- (iii) Varış balast tanklarının ham petrolle yıkanmış olmasından sonra yapılan ve sefer süresince İşletme ve Teçhizat Elkitabındaki programa göre tankların su ile çalkalanmış olduğu tipik balastlı bir seferden sonraki varış balastının, İdare tarafından kabul edilen bir petrol boşaltımı izleme ve kontrol sisteminden geçilerek tamamen boşaltımı yapılacak ve sıvı atık içindeki petrol miktarı 15 ppm'i geçmeyecektir.

4.2.11. İdare, ilgili her husus bakımından gemilerin benzer olduğunu biliyor ise, 4.2.10.paragrafı gereklerinin bu gemilerden yalnız birine uygulanması yeterli olur. Bunun gibi, bir gemide ilgili her bakımdan birbirine benzer bir seri tank var ise, o zaman bu tanklar serisi için, alt-paragraf 4.2.10(i) gereklerinin o seriden yalnız bir tanka uygulanması yeterli olur.

4.2.12. Güverteye monte edilmek üzere dizayn edilen, tank yıkama makineleri, kargo tanklarının dışından, ham petrol yıkama işlemi yapıldığı zaman, makinenin kavis hareketi ve dönüşünün görülmesi sağlanacaktır.

4.2.13. Dalgıç tipi makinelerinin kullanılması gerektiğinde bunlar programlanamayan tipte olacaktır ve 4.2.8. paragrafı gereklerine uymayı sağlamak maksadı ile bunların çalışma dönüşlerini ya tank dışındaki göstergeler yardımı ile veya verdikleri özel ses paternini kontrol ederek izlemek mümkün olmalıdır. Ses paterninin izlenmesi yolu ile çalışmanın kontrolü dip makinelerinin çalışma kontrolü için tek metod olduğu zaman, bu makinelerin çalışması her yıkama çevriminin (saykıl) sonuna doğru kontrol edilerek gerçekleştirilecektir. Ses paterninin gerçekleşmesi yöntemi İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirtilecektir.

4.3. Pompalar

4.3.1. Tank yıkama makinelerine ham petrol veren pompalar ya yük pompaları olacak veya bu maksatla özel olarak sağlanan pompalar olacaktır.

4.3.2. Pompaların kapasitesi, İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirtildiği gibi aynı anda çalıştırılacak tank yıkama makineleri en büyük sayısı için gereken basınçta gerekli çıkış gücü sağlamaya yeterli olacaktır. Yukarıdaki gereğe ek olarak, eğer tank emdirmesi için bir ayırma sistemi kullanılıyor ise, paragraf 4.4.2. gereklerini karşılamak üzere pompalar, ayırma sistemini çalıştırma sıvısının ikmalini yapabilecek şekilde olacaktır.

4.3.3. Pompaların kapasitesi, herhangi bir pompa çalışmaz durumda olduğunda paragraf 4.3.2. gereklerini karşılayabilecek yeterlikte olacaktır. Pompa ve boru düzenlemeleri, pompalardan herhangi biri devre dışı kaldığında ham petrol ile yıkama sistemi etkin bir biçimde çalıştırılacak şekilde olacaktır.

4.3.4 Birden fazla yük çeşidinin taşınması, tankların ham petrol ile yıkanmasını engellemeyecektir.

4.3.5. Kıyı terminali tarafından gösterilen ters basınç ham petrol ile yıkama için lüzumlu basıncın altında olduğunda ham petrol ile yıkamanın etkili olarak yapılmasına müsaade etmek için, yıkama makinelerinde paragraf 4.3.2. uyarınca uygun basıncın tutulmasını sağlayacak düzenler bulunacaktır. Bu gerek herhangi bir yük pompası çalışmaz durumda olduğu zaman da karşılanacaktır. Ham petrol ile yıkama için gerekli en az ikmal basıncı işletme ve Teçhizat Elkitabında belirtilecektir. Bu en az ikmal basıncı elde edilemiyor ise, ham petrol ile yıkama çalışması yapılmayacaktır.

4.4. Emdirme (Stripping) Sistemi

4.4.1. Her yük tankının dibinden ham petrolun emdirilmesi sisteminin dizaynı İdare tarafından yeterli bulunacaktır.

4.4.2. Tank emdirmesi sisteminin dizaynı ve kapasitesi, temizlenmekte olan tank dibinde, tank yıkama işleminin tamamlanmasına doğru petrol birikimi ve çöküntü kalmayacak şekilde olacaktır.

4.4.3. İşletme ve Teçhizat Elkitabında açıklandığı gibi, yük tankının (tanklarının) dipleri yıkandığı zaman aynı anda çalıştırılacak olan bütün tank yıkama makinelerinin toplam işgücünün 1.25 katı oranında petrolü çekme yeteneğine sahip olacaktır.

4.4.4. Ham petrol yıkamasından sonra, kargo tanklarının dibinin kuru olup olmadığını kontrol etmek için, seviye göstergesi, el iskandili ve paragraf 4.4.8. de değinildiği gibi süzdürme sisteminin performansını ölçen göstergeler bulundurulmalıdır.

Bir yük tankının en kış tarafından ve başka üç uygun yerde el ile ölçüm yapılmak üzere gerekli düzenleme bulunacaktır. Bu paragraf maksadı için "kuru" tankın başka yerleri kuru olmak koşulu ile emdirmesi çıkışı yakınında küçük miktarda petrol bulunması demektir.

4.4.5. Yük boşalmasının tamamlanmasında bütün yük pompalarının ve borularının, gerektiğinde emdirmesi cihazına bağlanarak direyn edilmesi için düzenler bulunacaktır. Boru ve pompa direynleri bir yük tankına ve kıyıya, her ikisine de, boşaltma olanağına sahip olacaktır. Kıyıya boşaltma için bu maksatla küçük çaplı özel bir boru sağlayacak ve geminin manifold valflerinin gemiden çıkış tarafına bağlanacaktır.

4.4.6. Yük tanklarından petrolün emdirilmesi düzenleri, İdarenin kabul etmesi koşulu ile, pozitif deplasmanlı pompa, kendinden doldurmali

santrifuj pompa veya ayırıcı (eductor) veya diğer yöntemler kullanılarak yapılacaktır. Emdirme borusu çok sayıda tanka bağlı ise, belli bir zamanda emdirmeye yapılmayan her tankı devreden ayırmak için düzenler bulunacaktır.

4.4.7. Yükün birden fazla çeşitte taşınmakta oluşu tankların ham petrol yıkanmasına engel olmayacaktır.

4.4.8. Emdirme sisteminin verimliliğini izlemek için cihazlar bulunacaktır. Bütün böyle cihazlara, yük kontrol odasının veya yükden ve çalışmalardan sorumlu zabitanın kolayca erişebileceği bazı diğer güvenli ve uygun yerlerden uzaktan okunabilme kolaylığı sağlanacaktır. Bir emdirmeye pompası bulunduğu, izleme cihazı ya bir akış göstergesi, veya bir strok sayacı veya duruma göre devir sayacı ve giriş basınç geyçeleri ve pompanın boşaltma bağlantıları veya benzerini içerecektir. Ayırıcı (eductor) bulunduğu, izleme cihazı, çalıştırma sıvısı girişinde ve boşaltma tarafında basınç geyci ve emme girişinde bir basınç/vakum geyci içerecektir.

4.4.9. Tankların iç yapısı tankın emdirmeye sistemine bağlandığı yere petrolun, dreyn edilmesi 4.4.2. ve 4.4.4. paragrafları gereklerini karşılayacak şekilde olacaktır. Boylamasına ve enine drenajın her ikisinde yeterli olduğuna dikkat edilecek ve 3.2. ve 4.2.10 paragrafları uyarınca yapılan kontrollarda bu gerçekleştirilecektir.

4.4.10. İşletme ve Teçhizat Elkitabında verilen ham petrol yıkamasına ait trim koşullarına uyulacaktır. Genel olarak, kışta trimli olma, yalnız tank boşaltmanın son aşaması sırasında önemlidir ve işletme zorunlulukları ile uyumlu olarak mümkün olduğu şekilde en büyük olacaktır, fakat hiçbir zaman 3.2. ve 4.2.10. paragraflarının gerektirdiği muayeneden önce ham petrol yıkaması sırasında kayıt edilenden az olmayacaktır.

4.4.11. Emdirme boruları ve ilişkili bağlantılar 4.1.1 paragrafı gereklerine uygun olacaktır.

4.5. Balast Boruları

4.5.1. Yük tanklarının balastlanması için ayrı bir balast suyu sistemi bulunmadığı zaman, düzenlemeler, balast işinde kullanılan yük pompasının manifoldların ve boruların balast işinden önce güvenli ve etkili olarak direynleri yapılabilecek şekilde olacaktır.

5. PERSONELİN NİTELİKLERİ

5.1. Tankerlerde ham petrolle yıkama işinde çalışan gemi personelinin eğitim gerekleri İdarenin ilkeleri doğrultusunda olacaktır.

5.2. Kaptan, Birinci Zabit veya Yük Kontrol Zabitanlarından birinin, ham petrol ile yıkamadan tüm yükümlülüğü üstlenmesi durumunda, o kişi

- (i) Petrol tankerlerinde, bir seneden az olmamak üzere, yük boşaltma ve ham petrolle yıkamayla ilgili bir görevde deneyim kazanmış olacaktır. Görevleri arasında ham petrolle yıkama bulunmamış ise o zaman İdarenin

bu Özelliklerin Eklenti 11 uyarınca bir ham petrolle yıkama eğitim programını tamamlayacak ve idare bu konuda tatmin olacaktır.

- (11) Bir tanesi, yük boşaltma sorumluluğunu alacağı gemide olmak üzere, en az iki kere ham petrolle yıkama programına katılmış olacaktır. Ancak bu katılma bahse konu geminin tam bir benzerinde olmuş ise yine kabul edilebilecektir; ve

(111) İşletme ve Teçhizat Elkitabı içeriğini tamamen bilecektir.

5.3. İşletme ve Teçhizat Elkitabında tarifleri yapılmış olan sorumlulukları yüklenmek üzere seçilmiş diğer kişiler de, petrol tankerlerinde en az altı aylık bir deneyim kazanacakları biçimde, görevleri süresince, yük boşaltma işlemlerinde çalışmış olacaklardır. Bunlara ek olarak, bahsi geçen kişiler sonradan sorumluluk yüklenecekleri gemilerde, ham petrolle yıkama işleminde eğitilmiş olacak ve İşletme ve Teçhizat Elkitabının içeriğini tamamen bileceklerdir. Bu özelliklere ait Eklenti 11, bu eğitimin içeriğinin oluşturulmasında da rehber olarak kullanılacaktır.

6. İŞLETME

6.1. Ham Petrolle Yıkanacak Tanklar

Balastlı sefer için ayrılmadan evvel ve yükün tamamen boşaltılmasından sonra, İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirlenen işlemlere uygun olarak, aşağıdakilerin temini için gerektiği kadar tank ham petrolle yıkanmış olacaktır.

- (1) En az ölçüyü tutturmak üzere, balastlı seferin her evresinde MARPOL Protokolünün Ek 1'de, Kural 13(2)(a), ve (b) ve (c) deki süreçimi ve trim gereklerine uygunluğa müsaade etmek üzere yeterli sayıda tank yıkanmış olacaktır, ve

- (11) Ham petrolle temizlenmemiş tanklara ilave balast suyu alınmasını önlemek üzere geminin ticari sefer programı ve hava şartlarındaki olasılıklar dikkate alınacaktır.

Yukarıdaki (i) alt paragrafında belirtilen tanklara ek olarak tortu çamurunun kontrolü için bütün geri kalan tankların takriben dörtte biri ham petrolle yıkanacaktır, ancak bu ilave tanklar yukarıda (11) alt paragrafında belirtilen tankları da kapsayabilir. Bununla beraber, tortu çamurunun kontrolü maksadıyla hiçbir tank dört ayda birden daha sık ham petrolle yıkanmayı gerektirmez. En son yükleme ve boşaltma limanları arasında ham petrolle yıkama yapılmayacaktır: Şöyleki, balastlı sefer sırasında ham petrolle yıkama hiçbir suretle yapılmayacaktır. Yarı balast suyu, ham petrolle yıkanmamış tanklara doldurulmayacaktır. Ham petrolle yıkanmış ancak su ile çalkalanmamış tanklara konulan su kirli balast olarak kabul edilecektir.

6.2. Yükleme Borularının Kıyıya Dreyni ve Boşaltımı

Yükün boşaltılması sonunda bütün ana yük ve emdirme boruları, dreyn edilecek ve emdirilecek, drenaj ve emdirme sıvıları paragraf 4.4.5. de belirlenen özel küçük çaplı boru aracılığı ile kıyıya aktarılacaktır.

6.3. Ayrılış Balast Tanklarının Doldurulması

Ham petrolle yıkanmanın tamamlanması sonunda herhangi bir ayrılış balast tankının olanaklar elverdiğince tamama yakın emdirilmesine dikkat edilecektir. Ayrılış balast, yükleme boruları ve pompaları vasıtasıyla doldurulduğu zaman, bunlar, balast alınmazdan evvel 4.4.5 paragrafında belirtilen düzenler kullanılarak dreyn edilmeli ve emdirilmelidir.

6.4. Denizde Ham Petrolle Yıkama

Bütün ham petrolle yıkama işlemleri, gemi en son boşaltma limanından ayrılmadan evvel tamamlanacaktır. Gemi birkaç boşaltma limanı arasında bulunduğu sırada herhangi bir tank ham petrolle yıkanmışsa, o tank, gemi yeni bir balastlı sefere başlamadan evvel bir sonraki boşaltma limanında kontrolü yapılmak üzere boş bırakılacaktır. Bu kontrol, tankının boş olduğu sırada dibinin çok sayıda iskandil/ölçüm yapılarak kontrol edilmesidir. Ayrılış balast tanklarına, balast suyunun yüzeyinin incelenebilmesi için, gemi limandan ayrılmadan evvel balast alınacaktır. Bu durumda 4.2.10(ii) alt paragrafında getirilen rehber inceleme için geçerlidir.

6.5. Balastlı Sefer Sırasında Petrollü Su Atıklarının Boşaltımı

Balastlı sefer sırasında ayrılış balastının veya herhangi başka sulu atığın boşaltımı, MARPOL Protokolünün Ek 1 deki 9uncu Kuralında belirtilen gereklere uygun yapılacaktır.

6.6. Ölü Gazın Kullanımı ve Kontrolü

Bu özelliklerin uygulandığı gemilerde, hiçbir tank MARPOL Protokolünün Ek'1'deki 13(B)(3) Kuralında istenilen ölü gaz sistemi tam işler durumda olmadıkça, ham petrolle yıkanmayacaktır. Her tank ham petrolle yıkanmadan evvel, oksijen düzeyi güverte yüzeyinin 1 metre altında ve ayrıca üst boşluk aralığı ortalarında ölçülecek ve bunların hiçbirisi hacim olarak %8'i aşmayacaktır. Tanklarda yıkama maksatlı, tam veya parça bölme perdeleri bulunuyorsa, oksijen miktarı saptamaları, tankın her bölümünden, benzer düzeylerden alınarak yapılacaktır. Yıkama sırasında verilen ölü gazdaki oksijen düzeyi devamlı olarak izlenecektir. Eğer ham petrolle yıkama sırasında:

- (i) Verilen ölü gazın düzeyi hacim olarak % 8'i aşıyorsa; veya
- (ii) Tanklardaki atmosfer basıncı artık pozitif göstermiyorsa,, olumlu durum tekrar elde edilene kadar yıkama durdurulmalıdır.

6.7. Statik Elektrik Oluşmasına Karşı Alınacak Önlemler

Yıkama işlemi sırasında ham petrollü yıkama sırasında suyun bulunması sebebiyle aşırı statik elektrik üremesine engel olmak üzere, ham petrolle yıkama sıvısı için kaynak olarak kullanılacak her tankın içindekiler bu maksatla kullanılmazdan evvel en az 1 metre kadar boşaltılmalıdır. Bir önceki balastlı seferde bulaşık (slop) tankı olarak kullanılan herhangi bir tank, tamamen boşaltılacak, ve eğer o tank yıkama sıvısı kaynağı olarak kullanılacaksa, kuru ham petrol ile tekrar doldurulacaktır.

6.8. Buhar Çıkarma

Bu özelliklerin uygulandığı gemilerde, yerel koşulların gerektirdiği hallerde, ayrılış balastının doldurulması sırasında buharın çıkmasını önlemek üzere düzenler bulunacaktır. Atmosfere hidrokarbon buharının çıkarılmasını önleme metodu aşağıda verilmektedir:

- (a) En az ayrılış su çekimi sağlayabilmeye yeterli olduğunda daimi balast tankları kullanılarak; veya
- (b) Boş yük tanklarında aynı anda nem balast alma hem de yük boşaltma sağlayacak şekilde kaplı sistem (Containment) kullanılarak.

Eşdeğer çevresel koruma sağlamak koşulu ile idarenin uygun bulduğu diğer yöntemler kabul edilebilir.

7. İŞLETME VE TEÇHİZAT ELKİTABI

İşletme ve Teçhizat Elkitabı İdare tarafından uygun bulunacak ve aşağıdaki bilgileri ve işletme talimatını içerecektir.

7.1. "Ham Petrolle Yıkama Sistemlerinin Dizaynı, İşletmesi ve Kontrolü Özellikleri" ne ait tam yazılı metin

7.2. Ham petrolle yıkama sistemiyle ilgili pompaların, boruların ve yıkama makinelerinin yerlerini göstermek üzere yapılmış ham petrolle yıkama sisteminin çizgi resmi.

7.3.. Ham petrolle yıkama sırasında cihazların doğru olarak çalışıp çalışmadığını tespit etmeye yarayacak işlemlerin listesi ile sistemin kendisinin tam tanımı. Bu belgedeki liste, boru basıncı oksijen düzeyi, makine devir sayısı, çevrim (saykıl) süreleri gibi izlenecek sistem ve cihaz parametrelerini kapsayacaktır. Ayrıca bu parametreler için geçerli kıymetler listeye girmiş olacaktır. Paragraf 4.2.10'a göre yapılan ölçümlerin sonuçları ve bu ölçümler sırasında kullanılan bütün parametrelere ait kıymetler de listeye konacaktır.

7.4. Bu özelliklerin Bölüm 6'sında gösterilen gereklere ait ayrıntıları ile, bu gerekleri karşılamada, yerine göre tavsiye ve talimat veren aşağıdaki hususlar:

- (1) Önceden tahmin edilebilir bütün yük boşaltma zorluklarını karşılayacak şekilde uyum sağlamak ve her tankın yıkan-

masının ve dreyninin bitiminde en iyi trimi elde etmek için önerilen ham petrolle yıkama metod ve programları

- (ii) Gemilerde paragraf 6.8'e göre uygulanacak petrol buharının çıkmasını önleyici işlemler.
- (iii) Paragraf 4.4.10 de istendiği gibi en iyi trim durumuna ait bilgi içerecek şekilde tankların dreyn yöntemi.
- (iv) Yük pompalarının, yük borularının, ham petrolle yıkama borularının ve emdirme borularının ve bunların dreyn edilebildiği yerlerin dreyn edilmesi yöntemi, boşaltma tamamlandığında küçük bir boşaltma borusu yolu ile kıyıya en son boşaltmanın yapılması yöntemi.
- (v) Değişik yükleme koşulları için aşağıdakilerin belirtildiği tipik yıkama programları:
 - (1) Paragraf 6.1 uyarınca yıkanacak tanklar;
 - (2) Her bir tankın yıkanması yöntemi, tek veya çok aşamalı olup olmadığı;
 - (3) Aynı anda kullanılacak olan tank yıkama makinelerinin sayısı.
 - (4) Ham petrolle yıkamanın ve gerekiyorsa su ile çalkalamanın süresi;
 - (5) Su ile çalkalama için kullanılan suyun hacmi, bu hacmin en az 3.2 ve 4.2.10 paragraflarında istenen muayeneden önce yapılan su ile çalkalamada kullanılanla eşit olacaktır; ve
 - (6) Tankların tercih edilen yıkama sırası.
- (vi) Ayrılış balastı yükleme için kullanılmadan önce yük borularının ve pompalarının, gerekiyorsa, dreyn edilmesi ve emdirilmesi işlemi.
- (vii) Ayrılış balastının boşaltılmasından ve varış balastının yüklenmesinden ve en son boşaltılmasından önce su ile yıkama borularına uygulanacak işlemler.
- (viii) Dibe monte edilmiş makinelerin ses paternleri yardımı ile çalışmakta olduklarının gerçekleşmesi işi, her tank için yıkama çevriminin (saykılının) sonuna doğru yapılacaktır. Böyle gerçekleştirme işi yapılırken, gerekirse, diğer bütün makineler durdurulacaktır.
- (ix) Ayrılış balastının boşaltımında, denizde iken boruların su ile yıkanmasında ve bulaşık tankının (larının) tortusuz boşaltımında MARPOL Protokolünün Ek 1 Kural 9'una uyum sağlamak için işlemlere ait ayrıntılar.

7.5. Ham petrolle yıkama sisteminden sızmaların tehlikeleri ve sızmalara mani olmak için gereken önlemler ve bir sızma olduğunda yapılacaktır. Ham petrol yıkama sisteminin her boşaltmadan evvel sızma için çalıştırılarak nasıl denenmesi yapılacağı konusunda talimat bulunacaktır.

7.6. Buhar ısıtıcıları yolu ile makine dairesine petrolün girmesinin 4.1.6 paragrafı gereği önlenmesi yöntemi.

7.7. Yükün boşaltılmasının ve ham petrolle yıkamanın oluşturduğu ikili çalışmayı her zaman yapabilecek personel ihtiyacı. Bu personelin sayısı aşağıdakileri içerecektir:

- (i) Ham petrolle yıkama işlemini tamamen kontrol edecek ve 5.2. paragrafı gereklerini karşılayan kişi;
- (ii) Gerçek çalışmaları yapacak olan ve 5.3. paragrafı gereklerini karşılayan kişiler; ve
- (iii) Yıkama sırasında, sızmaları ve cihazların hatalı çalışmasını görmek maksadı ile nöbet tutmak, yıkamadan önce tankların içindeki oksijen miktarını ölçmek, tank atmosfer basıncını kontrol etmek, gerektiğinde tank diplerini iskandil etmek, gerekirse üstboşluk (ullage) şamandıralarını çıkarmak ve gerekirse çalıştırma (drive) birimlerini değiştirmek için devamlı olarak güvertede bulunacak en az bir kişi.

Bu personelin görevlerinin birbirlerinden kesin sınırlarla ayrılması gerekmez.

7.8. Ham petrolle yıkama sisteminde bir sızma veya hatalı çalışma olması halinde yıkamanın mümkün olduğu kadar çabuk durdurulabilmesi için güverte vardiya nöbetçisi ile yük kontrol mevkii arasında etkili muhabere araçları.

7.9. Balast alma için tipik işlemler.

7.10. Her boşaltmada mürettebatın kullanması için ve bütün ölçü aletlerinin muayene ve kalibrasyonunu içerecek olan bir ham petrolle yıkama öncesi işletme kontrol listesi.

7.11. Ham petrolle yıkama cihazlarının gemideki muayene ve bakım tutumu için resmi sorveylere ek olarak, önerilen zaman aralıkları. Cihazların yapımçı firmaları tarafından sağlanan teknik el kitaplarına atıf yapılacaktır.

7.12. Ham petrolle yıkama işlemi için uygun olmayan ham petrollerin listesi ve bunların üretim asılları.

Eklenti 1

20000 VE DAHA YUKARI DETVEYT TONLUK YENİ HAM PETROL
TANKERLERİNE ÖZELLİKLER UYGULANIRKEN YAPILACAK
DEĞİŞİKLİKLER LİSTESİ

Paragraf

Numarası

Değişiklikler Listesi

4.2.5. Bu paragraf geçerli değildir.

4.2.10. Alt paragraf (ii) geçerli değildir.

6.1. Aşağıdakilerle değiştiriniz:

6.1.1. Balastlı bir sefer için ayrılıştan evvel:

- (i) Yük tanklarının yaklaşık dörtte biri tortu çamuru (sludge) kontrolü maksadı ile sıra ile ve İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirtilen işlemler uyarınca ham petrolle yıkanacaktır. Ancak, bu maksatla, hiç bir tankın dört ayda bir defadan fazla ham petrolle yıkanmasına gereksinim yoktur; ve
- (ii) MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 13(3) de belirlenen durum ve hükümlere göre yapılan balastlı sefer sırasında ek olarak bir yük tankına veya tanklarına balast alınması gerekebileceği düşünülürse, bu balast için kullanılacak tank veya tanklar, İşletme ve Teçhizat Elkitabında belirtilen işlemler uyarınca ham petrol ile yıkanacaktır.

6.1.2. Ham petrol yıkaması yapılmamış olan yük tankına balast suyu konulmayacaktır. Ham petrol yıkaması yapılmış fakat su ile çalkalanmamış bir tanka konulan su kirlili balast olarak kabul edilecektir

6.1.3. Son yük boşaltması ile yükleme limanı arasında ham petrol yıkaması yapılmayacaktır; yani , balastlı sefer sırasında ham petrol yıkaması yapılmayacaktır.

6.3. Aşağıdakilerle değiştiriniz.

6.3. Yük tanklarının ilave balast için doldurulması

İçinde balast bulunmuş olması ihtimali olan her yük tankının ham petrol yıkaması tamamlandığında tankın, mümkün olduğunca, tamamen boşalacak şekilde emdirilmesi için dikkat edilecektir. Bu balast yük boruları ve pompaları yolu ile doldurulmuş ise, paragraf 4.4.5.deki düzenler kullanılarak bu boru , ve pompaların içindeki petrol dreyn edilmeli ve emdirilmelidir.

6.4. Son iki cümle geçerli değildir.

6.5. Aşağıdakilerle değiştiriniz.

6.5. Balastlı sefer sırasında petrollü su atığının boşaltımı

Balastlı sefer sırasında yük tanklarındaki ilave balastın boşaltımı ve boşaltımı yapılan diğer herhangi su sıvı atık, MARPOL Protokolünün Ek 1 Kural 9 gereklerine uyacaktır.

6.8. Bu paragraf geçerli değildir.

7.4. Bu paragraf geçerli değildir.

Ekleni 11

HAM PETROL İLE YIKAMADAN TAMAMEN SORUMLU OLACAK PERSONELİN EĞİTİMİ

GİRİŞ

Gerekli eğitim, bir kıyı tesisinde veya bu maksatla eğitim donanımının ve öğretmenlerin bulunduğu uygun bir gemide, ilgili prensipleri ve bu prensiplerin gemi işletmesine uygulamasını ele alan, gözetim altında öğretim ile yapılacaktır.

İdarece onaylı eğitim müfredat programları hazırlanırken, Konferans tarafından kabul edilen tankerlerin Ham Petrol Yıkama Sistemlerinin Dizaynı, İşletmesi ve Kontroluna ait Özellikler dikkate alınacaktır.

Bu eğitim aşağıdakileri içerecek fakat onlarla sınırlı olmayacaktır:

- (a) Aşağıdakileri içermek üzere ham petrol yıkama prensiplerine giriş:
 - Bir yıkama sıvısı ham petrolün karakterleri ve su ile yıkama karşısındaki durumu;
 - Üst yıkama;
 - Dip yıkama;
 - Trım gerekleri;
 - Yükün boşaltılmasında örnek alma yöntemleri;
 - Yıkama sıvısının gerekli basınçta tutulması;
 - Yük boşaltma limanları arasında denizde yıkama;
 - Tekrar devirli (recirculatory) yıkama;
 - Ayrılış balast tankları, varış balast tankları ve yalnız yük için tanklarına ait nisbi öncelikler ve gerekler;
- (b) Cihazlar ve dizayn
 - (i) Yıkama makinelerinin yeri;
 - (ii) Yıkama makineleri, güverteye monte edilen tip ve dalgıç tipi:
 - Tipleri;
 - Karakteristikleri;
 - Yapı özellikleri;
 - Çalışma parametreleri;

- (iii) Çalıştırma (sürücü) birimleri;
- (iv) Yıkama sıvısı ikmali ve dağıtım sistemleri;
- (v) Emdirme sistemleri;
- (vi) Tankların iskandil edilmesi yöntemleri;
- (vii) Ölü gaz gerekleri.

(c) Genelleştirilmiş ham petrol yıkama işlemleri

- (i) Geleneksel boru hattı gemi/serbest akışlı, gemi/kısmen serbest akışlı gemi;
- (ii) Tek/çok paketli yükler;
- (iii) En az ek yatma zamanı gerektirmekle beraber yıkama işlemlerinin en iyi şekle getirilmesi;
- (iv) Değişik gemi ve boru donanımı çeşitleri ile ayrılış için balast alma;
- (v) Yük boşaltma limanları arasında denizde yıkama işlemi.

(d) İlgili işlemler

- (i) Gemide kalıntıları en aza indirme yöntemleri;
 - Yük tanklarının emdirilmesi (stripping);
 - Yük borularının dreyni ve emdirilmesi;
 - Yükün kıyıya en son boşaltımı;
- (ii) Balast tanklarının varışta su ile çalkalanması;
- (iii) Varış balastının doldurulması ve son boşaltımı;
- (iv) Ayrılış balastının boşaltımı;
- (v) Bulaşık (slop) tankının doldurulması ve (tortusuz) boşaltılması;
- (vi) MARPOL Protokolünün Ek-1, Kural 9 gerekleri;
- (vii) Limanda balastlama çalışmaları sırasında havalandırmanın önlenmesi.

(e) Güvenlik

- (i) Ölü gaz (inert gas) işlemi;
- (ii) Ölü gazın niteliğinin ve basıncının korunması ve izlenmesi;
- (iii) Anormal ölü gaz durumlarında yıkamanın/boşaltımın durdurulması;
- (iv) Elektrostatiğin oluşması ve bunu ortadan kaldırmak için önlemler;

- (v) Boru işlerinin bütünlüğü;
- (vi) Ani Basınç yükselmesinin önlenmesi;
- (vii) Dökülme.
- (f) Kontrol listeleri
 - (i) Limana girmeden önce;
 - (ii) Ham petrol yıkamasına başlamadan önce;
 - (iii) Ham petrol yıkamasından sonra;
 - (iv) Seyre çıktıktan sonra.
- (g) Düzenleyici yaptırım yöntemleri
 - (i) İşletme ve Teçhizat El Kitabı;
 - (ii) Petrol kayıt defteri;
 - (iii) Tankların iskandil edilmesi;
 - (iv) Ayrılış balastının üstündeki petrolün ölçülmesi;
- (h) Teçhizat ve Cihazların Bakımı
 - (i) Yapımcı firmanın tarifnamesine uygun olarak teçhizatın bakımı;
 - (ii) Bakımla ilgili Ek hususlar.

İdareler, ham petrol yıkaması için ilk sorumlu zabıt olarak hizmet etmek üzere bu Eklenti uyarınca nitelik kazanmış olanların yararlanması için, eğitim tesislerinin gereken yayını yapmasını sağlayacaktır.

KARAR 16

BELİRLİ BİR TAŞIMACILIKTA KULLANILAN MEVCUT TANKERLER

KONFERANS,

Bu Konferans tarafından kabul edilen Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973 ile ilgili 1978 Protokolü (MARPOL Protokolü) Ek 1, Kural 13 C'nin belirli alanlarda belirli taşımacılıkta kullanılan mevcut tankerler için hükümler içerdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Bu Kuralın böyle alanların Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı tarafından tesbit edilen diğer sınırlara kadar genişletilebilmesini sağladığına AYRICA DİKKATİ ÇEKEREK,

Önce bütün açılardan bakış ve sonuçlarının bir değerlendirmesi yapılmaksızın böyle bir genişletmenin doğru bir şekilde ele alınamayacağını HATIRDA TUTARAK,

Teşkilatın en az aşağıdaki konuları ele alan belirli taşımacılık kavramı çalışmalarını süratle ilerletmesi gerektiğini KARARLAŞTIRIR:

- (a) MARPOL Protokolü Ek 1, Kural 13.C(1)(b)(ii) de belirtildiği şekilde belirli taşımacılığın diğer sınırlar dahilinde genişletilme imkanı;
- (b) Böyle bir genişletmenin çevreye etkileri;
- (c) Böyle bir genişletmeyi uygulamak için gerekli olabilen ilave kontroller; ve
- (d) Teşkilatın, MARPOL Protokolü Ek 1 Kural 13.C(1)(b)(ii) de belirtildiği şekilde belirli taşımacılığı genişletebilmesi için gerekli yahut tavsiyeye değer görülen herhangi yöntem (trafik ayırımı düzenlerinin kabulündeki yöntem gibi).

KARAR 17

AYRILMIŞ BALASTLI TANKERLERDE BALAST MAHALLİNİN KORUNMASI

KONFERANS,

Konferans tarafından kabul edilen Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü'nün Ek 1, Karar 13 E'nin karaya oturma ve çatışma kazalarının petrolün dışarı taşması, yangın, infilak, can kaybı ve kurtarma çalışmalarından dolayı gemiye, yüküne ve deniz çevresine yapacağı etkilerini en aza indirmek için iskelet içine alınmış ayrılmış balast tanklarının mahallinin korunması için deneyime dayalı ölçütler içerdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Konferansın mümkün olan daha rasyonel olasılıklı bir yaklaşımda bulunabilmesi için kaza verileri hakkında bilgi birikiminde halen yeterli ilerleme sağlanmadığına DA DİKKATİ ÇEKEREK,

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, ayrılmış balast tanklarına ait koruyucu alan kavramı ile teorik-müsaade edilebilir petrol taşması ilişkisini bağdaştırmayı da içerecek şekilde, ayrılmış balast tanklarının korunur durumda yerleştirilmesi için daha rasyonel olasılık formülleri veya ölçütlerini (kriterleri) mümkün olduğu kadar çabuk incelemesini ve geliştirmesini ÖNERİR.

KARAR 18

DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT 1973 ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ İLE İLGİLİ 1978 PROTOKOLUNDAKİ VE 1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ VE PROTOKOLUNDAKİ "DETVEYT"İN BAŞKA BİR PARAMETRE İLE DEĞİŞTİRİLME OLANAĞI

KONFERANS,

Denizlerin Gemiler Tanklarından Kirlenmesinin Önlenmesine ait 1973 Uluslararası Sözleşmesinin 1978 Protokolünün ve 1974 Uluslararası

Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi ve Protokolünün, petrol tankerleri için çeşitli gereklerin uygulanmasına ait bir parametre olarak "Detveyt" kullananan hükümler içerdiğine DİKKATİ ÇEKEREK,

Yukarda söz konusu edilen maksatlar için "Detveyt"ın en uygun parametre olmayabileceğini TAKTİR EDEREK.

Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatının, bu anlaşmalar-daki "Detveyt"ın aynı anlaşmalardaki gereklerin uygulanmasında yeknesaklık sağlayacak başka bir parametre ile değiştirilmesinin gerekli olup olmadığını incelemesini İSTER.

PROTOKOL I

ZARARLI MADDELERİN BOŞALTILMASI İLE İLGİLİ OLAYLARI RAPOR

EDİLMESİNE İLİŞKİN HUKUKLAR

(Sözleşmenin 8.Maddesine Göre)

Madde I

Rapor Etme Görevi

1) Bu protokolün III.Maddesinde belirtilen bir olaya sebep olan bir geminin kaptanı veya geminin yönetimini elinde bulunduran ki-şi, sözkonusu olayla ilgili olarak tesbit edebildiği tüm ayrıntı-ları en kısa sürede ve bu protokol hükümlerine uygun olarak rapor edecektir.

2) Bu Maddenin (1) paragrafında belirtilen geminin terkedilmiş olması veya bu durumdaki bir gemiden eksik rapor alınması veya ra-por alınamaması halinde, geminin sahibi, kiralayanı, idarecisi ve ya işletmecisi veya bunların acentaları, bu protokol hükümleri ge-reğince Kaptanın sorumluluklarını imkanlar dahilinde üstlenecekle-dir.

Madde II

Rapor Etme Yöntemleri

1) Her rapor, mümkün olduğunca her defasında radyo ile gönderilecek fakat sözkonusu rapor hazır olduğu an herhalükarda en hızlı kanal kullanılacaktır. Radyo ile verilen raporların alınmasına im-kân dahilindeki birinci öncelik verilecektir.

2) Raporlar doğrudan Sözleşmenin 8.Maddesinin (2) (a) paragrafında belirtilen görevli memur veya acentaya hitaben gönderilecektir.

Madde III

Rapor Edilecek Durumlar

Aşağıdaki olayların vukuunda mutlaka rapor tanzim edilecektir:

a) Bu Sözleşmenin müsaade ettiği artıklardan başka bir artığın denize boşaltılması; veya

b) Bu Sözleşmenin hükümlerince müsaade edilen bir artığın aşağıdaki şartlarda boşaltılması;

(i) Bir geminin güvenliğini veya denizde can kurtarılmasını garanti etmeyi amaçlayan; veya

(ii) Geminin veya cihazlarının hasara uğraması neticesinde; veya

c) Denizdeki özel nitelikte bir kirlilikle mücadele etmek amacıyla veya deniz kirliliğinin kontrol altına alınması veya ortadan kaldırılması konusunda yasal bir bilimsel araştırma yapmak amacıyla zararlı bir maddenin boşaltılması,

d) Bu maddenin (a), (b) veya (c) paragraflarında sözkonusu edilen türden bir boşaltma ihtimali bulunması.

Madde IV

Raporun Muhtevası

1) Genel olarak her raporda şu hususlar belirtilecektir:

a) Geminin kimliği;

b) Olayın meydana geldiği tarih ve saat;

c) Olayın meydana geldiği anda geminin bulunduğu coğrafi mevki;

- d) Olayın meydana geldiği andaki rüzgar ve denizin durumu; ve
- e) Geminin mevcut durumunu gösterir ayrıntılı bilgiler.

2) Her raporda aşağıda belirtilen özel ayrıntılara yer verilecektir:

- a) Sözkonusu zararlı maddeler, mümkün olduğu kadar, açıkça tanıtilip özellikleri belirtilecek, bu maddelerin doğru teknik isimleri verilecektir. (doğru teknik isimler yerine ticari isimler kullanılmayacaktır):
- b) Denize dökülen veya dökülme ihtimali olan zararlı maddelerin tam veya yaklaşık miktarları, konsantrasyonları ve muhtemel durumları;
- c) Gerektiğinde ambalajın özelliği ve tanıtım işaretleri
- d) Eğer mümkünse imalatçının, gönderenin ve alıcının isimleri

3) Her raporda, denize dökülen veya dökülme ihtimali olan zararlı maddenin; petrol, zehirli bir sıvı madde, zehirli bir katı madde veya zehirli bir gaz olup olmadığı ve bu maddenin, dökme halde veya ambalajlı olarak konteynerlerle, taşınabilir tanklarla veya karayolu ve demiryolu tank vagonlarıyla taşınmış veya taşınmakta olup olmadığı açıkça belirtilecektir.

4) Her rapora, gerektiği takdirde, raporu alacak olan kişinin talep ettiği veya raporu gönderen kişinin uygun gördüğü diğer ilgili bilgiler ilâve edilecektir.

Madde V

Tamamlayıcı Rapor

Bu protokol hükümlerine göre rapor göndermekle yükümlü kişi, mümkün olduğunca:

- a) Gelişmeler hakkında, gerektiğinde, ilk raporunu tamamlayıcı nitelikte bilgiler gönderecek; ve
- b) Olaydan etkilenen Devletlerin olay hakkında ek bilgi isteklerini elverdiğince eksiksiz olarak cevaplandıracaktır.

PROTOKOL II

HAKEMLİK

(Sözleşme'nin 10.Maddesine Göre)

Madde I

Sözleşmeye taraf olanlar aksini kararlaştırmadıkça Hakemlik Usulü bu protokolde yeralan kurallara tâbi olacaktır.

Madde II

1) Bir Hakem Mahkemesi; bu sözleşmenin 10.Maddesi gereğince Sözleşmeye taraf olanlardan birinin diğer Tarafa yönelik talebi üzerine tesis olunacaktır. Hakemlik talebi, talebin konusu ile bunu destekleyen delillerden oluşacaktır.

2) Talepte bulunan Taraf; bir Mahkeme oluşturulması için teşebbüse geçtiğini, uyuşmazlık içindeki Tarafların isimlerini, kendi görüşüne göre Sözleşme Maddelerinden veya Kurallardan hangilerinin uygulanmasından veya yorumlanmasından uyuşmazlık çıktığını, Teşkilatın Genel Sekreterine bildirecektir. Genel Sekreter bu bilgileri bütün âkit Taraflara iletecektir.

Madde III

Mahkeme üç üyeden oluşacaktır: ihtilafa düşen taraflar birer hakem atayacak, Mahkemeye başkanlık edecek olan üçüncü Hakemin atanması bu iki Hakemin ortak mutabakatı ile olacaktır.

Madde IV

1) Şayet ikinci Hakem'in tayininden sonra geçen altmış günlük süre içinde Mahkeme Başkanı'nın tayin edilememesi halinde, taraflar-

dan herhangi birinin talebi üzerine müteakip altmış gün içinde Teşkilat Genel Sekreteri, Teşkilat Konseyince daha önce düzenlenmiş bir listede isimleri bulunan uzman kişilerden birini Başkan olarak atayacaktır.

2) Şayet, Hakemlik talebinin alınmasını takip eden altmış günlük süre içinde Taraflardan biri, atanmasından sorumlu olduğu Mahkeme üyesini atayamamış ise, diğer Taraf durumu doğrudan Teşkilât Genel Sekreterine bildirebilir; bu takdirde Genel Sekreter altmış gün içinde bu maddenin (1) nci paragrafında sözü edilen listede kayıtlı kişilerden birini Mahkeme Başkanı olarak atayacaktır.

3) Göreve atanan Mahkeme Başkanı, henüz Hakem tayin etmemiş bulunan Tarafa aynı usul ve şartlar çerçevesinde bir atama yapması talebinde bulunacaktır. Sözkonusu Taraf'ın istenen atamayı yapmaması halinde Mahkeme Başkanı Teşkilât Genel Sekreterinden bir önceki paragrafta kayıtlı usul ve şartlara uygun bir atama yapılmasını isteyecektir.

4) Bu Madde hükümlerine göre atama yapıldığı takdirde, Mahkeme Başkanı karşı Taraf'ın rızası olmadıkça Taraflardan birinin geçmişte veya halen vatandaşı olmayacaktır.

5) Hakemlerden birinin ölümü veya işi bırakması halinde, bu Hakem'i atayan Taraf, ölüm veya işi bırakma tarihinden sonraki altmış günlük süre içinde bu Hakem'in yerine bir başkasını atayacaktır. Sözkonusu tarafın bu atamayı yapmaması halinde, hakemlik geri kalan hakemlerle sürdürülecektir. Mahkeme Başkanı'nın ölümü veya işi bırakması halinde yukarıdaki III. Madde hükümlerine uyularak yerine bir Başkan atanacak veya Mahkeme Üyeleri arasında bir anlaşma olmazsa, ölüm veya işi bırakma hadisesinden sonraki altmış günlük süre içinde işbu madde hükümlerine göre işlem yapılacaktır.

Madde V

Mahkeme uyuşmazlık konusu ile doğrudan ilgili olan karşı iddiaları dinleyebilir ve bunları tespit edebilir.

Madde VI

Her bir Taraf kendi Hakeminin ücretinden ve kendi davasının hazırlanması için gerekecek masraflardan sorumlu olacaktır. Mahkeme Başkanı'nın ücreti ve Dava ile ilgili tüm genel giderleri Taraflar eşit olarak üstlenecektir. Mahkeme tüm masrafların kaydını tutacak ve bu konuda nihai bir rapor tanzim edecektir.

Madde VII

Hukuki bir menfaati bulunan ve alınacak karardan etkilenebilecek olan Sözleşme'ye Taraf herhangi bir devlet, Davayı başlatan Taraflara yazılı ihbarda bulunduktan sonra Mahkemenin rızasıyla dava-ya katılabilir.

Madde VIII

Bu Protokol hükümlerince oluşturulmuş bir Hakem Mahkemesi, takibedeceği usulün kuralları hakkında kendisi karar verecektir.

Madde IX

1) Mahkeme, toplantının yapılacağı yer, takibedilecek usul ve önüne getirilen herhangi bir sorun hakkında üyelerinin oy çokluğuyla karar alacaktır; atanmasından tarafların sorumlu olduğu Mahkeme

üyelerinden birinin mevcut olmayışı veya çekimser kalması, Mahkemenin bir karara varmasını engellemeyecektir. Oyların eşit olması halinde, sonucu Başkan'ın oyu belirleyecektir.

2) Taraflar, mevzuatları elverdiğince ve ellerindeki tüm imkanları kullanarak Mahkemenin çalışmasını kolaylaştırmak için:

- a) Gerekli bilgi ve belgeleri temin edip Mahkemeye verecekler,
- b) Mahkemenin, kendi ulusal topraklarına girmesine, şahit ve bilirkişileri dinlemesine ve olay yerini ziyaret etmesine imkan sağlayacaklardır.

3) Taraflardan birinin bulunmayışı veya kasıtlı gelmeyişi usulün devam etmesini engellemeyecektir.

Madde X

1) Mahkeme, gerekli durumlarda zaman sınırını üç ay aşmamak üzere bir karar almadığı takdirde, tesis edilmesini takip eden beş aylık süre içinde kararını verecektir.

Mahkemenin kararı gerekçeli olacaktır. nihai olan ve hakkında itiraz mümkün olmayan karar Teşkilat Genel Sekreterine gönderilecektir. Taraflar bu karara derhal uyacaklardır.

2) Taraflar arasında, kararın yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak ortaya çıkabilecek herhangi bir görüş ayrılığı, Taraflardan herhangi biri tarafından karara bağlanmak üzere sözkonusu kararı veren Mahkemeye sunulabilecek veya bu Mahkemenin görev yapma imkanı bulunmaması halinde sorun, ilk Mahkemenin oluşturulmasında takibedilen yolla oluşturulacak diğer bir Mahkemeye havale edilecektir.

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

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

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

ARTICLE 2

Definitions

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

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

- (i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or
- (ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or
- (iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

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

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

- (a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and
- (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

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

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

ARTICLE 4

Violation

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

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

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

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

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

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

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

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

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

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

(2) Each Party to the Convention shall:

- (a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

- (b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.
- (3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

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

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

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

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

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

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

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

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

ARTICLE 11

Communication of Information

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

- (a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- *(b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;

* The text of this sub-paragraph is replaced by that contained in Article III of the 1978 Protocol (see page 22).

- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
 - (d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;
 - (e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
 - (f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.
- (2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

ARTICLE 12

Casualties to Ships

- (1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.
- (2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

- (1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:
- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- (2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
- (3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14

Optional Annexes

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

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

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

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

ARTICLE 15

Entry into Force

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16

Amendments

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

(2) Amendments after consideration by the Organization:

- (a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;
- (b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;
- (c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;
- (d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;
- (e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;
- (f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
 - (i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;
 - (ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;
 - (iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;
 - (iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) above;

- (v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) above;
- (g) the amendment shall enter into force under the following conditions:
 - (i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;
 - (ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.
- (3) Amendment by a Conference:
 - (a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.
 - (b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.
 - (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2)(f) and (g) above.
- (4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.
- (b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.
- (5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.
- (6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.
- (7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

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

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

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

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

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

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

ARTICLE 18

Denunciation

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

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

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

ARTICLE 19

Deposit and registration

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

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

ARTICLE 20

Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

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

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL.

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved.

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

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

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

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

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

* Signatures omitted.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

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

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

ARTICLE III

Communication of Information

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

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

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

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

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

ARTICLE V

Entry into Force

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

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

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

ARTICLE VI

Amendments

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

ARTICLE VII

Denunciation

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

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

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

ARTICLE VIII

Depositary

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

2. The Depositary shall:

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE IX

Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

**ANNEX I
OF MARPOL 73/78
INCLUDING PROPOSED AMENDMENTS
REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL.
CHAPTER I - GENERAL
Regulation 1**

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.
- (2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.
- (3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- (4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.
- (5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
- (6) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976, or

* *Signatures omitted*

- (c) the delivery of which is after 31 December 1979, or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
 - (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (ii) which changes the type of the ship; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.
- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.
- (9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in
latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in
latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.
- (10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.
- (11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

(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.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

- (4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.
- (b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.
- (c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons, therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

- (1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.
- (2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys and Inspections

- (1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:
- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certi-

ficate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

- (3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it
- (b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.
- (c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:
- (i) require repairs to a ship; and
 - (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

- (d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

- (e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 5

Issue of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

- (4) No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix 11 to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II – REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
 - (i) the tanker is not within a special area;
 - (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the tanker is proceeding en route;
 - (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;

- (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
 - (vi) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex.
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
- (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.
- (2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.
- (3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
- (4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast 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.

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

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) 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;
 - (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.
- (5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
- (7) Reception facilities within special areas:
 - (a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:
 - (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
 - (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in

sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

- (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - (1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
- (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulf's area:

- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.

- (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12

Reception Facilities

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;

- (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
 - (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex.
 - (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
 - (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.
 - (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
 - (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.
- (4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.
- (5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

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

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

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

- (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, 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.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Convention.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period

- (a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Convention; and
- (b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Convention

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Convention, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.*

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Convention. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

Reference is made to the Revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Twelfth Assembly of the Organization by Resolution A 495(XII)

Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oil-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A 393(X)

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual** detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.*

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and as may be further amended.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual** detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(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:

** See Resolution A.495(xii) for the Standard Format of the Manual

* Reference is made to Revised Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Eleventh Assembly of the Organization by Resolution A.446(XI) and amended by the Assembly by Resolution A.496(XII)

** Reference is made to the Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by Resolution MEPC.3(XII)

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:
 - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
 - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;
- (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and
- (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with.

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the

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

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_1) shall be so arranged as to comply with the following requirement

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_1 (B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_1 = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

- where: $a = 0.25$ for oil tankers of 200,000 tons deadweight
 $a = 0.40$ for oil tankers of 300,000 tons deadweight
 $a = 0.50$ for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23 (1)(a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23 (1)(b) of this Annex.

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24 (2) of this Annex.

(4) In the determination of " PA_c " and " PA_s " for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_c "; and
- (b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B, 15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_s ".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

(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

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

- (2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.
- (b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.
- (c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the 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 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.

- (d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.
- (3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall

have regard to the specification recommended by the Organization. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. 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.

- (b) Effective oil water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil-water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.
- (c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with

- (5) (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.

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

** 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).

* Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers" published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum

(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:

(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.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt 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

***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:
 - (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 sub-paragraph (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 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.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residue (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

* 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).

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

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

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of 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.

(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 modification, 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
 - (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 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

1 STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² .	

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book 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;
 - (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.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each 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 entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(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

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;
- (b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.
- (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.

CHAPTER III — REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) *Side damage*

- | | |
|--|---|
| (i) Longitudinal extent (ℓ_c): | $\frac{1}{3}L^2$ or 14.5 metres,
whichever is less |
| (ii) Transverse extent (t_c):
(inboard from the ship's
side at right angles to the
centreline at the level
corresponding to the
assigned summer free-
board) | $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres,
whichever is less |
| (iii) Vertical extent (v_c): | from the base line
upwards without limit |

(b) *Bottom damage*

- | | For 0.3L from the
forward perpendi-
cular of the ship. | Any other part
of the ship |
|--|---|--|
| (i) Longitudinal
extent (ℓ_b). | $\frac{L}{10}$ | $\frac{L}{10}$ or 5 metres,
whichever is less |
| (ii) Transverse
extent (t_b) | $\frac{B}{6}$ or 10 metres,
whichever is less
but not less than
5 metres | 5 metres |
| (iii) Vertical extent
from the base
line (v_b) | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less | |

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_b) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(b) for bottom damages:

$$O_b = \frac{1}{4}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

where, W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex. W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_1 = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex. C_1 for a segregated ballast tank may be taken equal to zero

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

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

b_1 = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

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

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than ℓ_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_1 being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_1 as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume

$$S_1 = 1 - \frac{\ell_1}{\ell_c}$$

where ℓ_1 = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration

- (3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.
- (b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.
- (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_1 provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_1 shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_c may be calculated according to the formula

$$O = 4(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (III)$$

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

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

- (a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or
- (b) a tanker to which both the following conditions apply:
 - (i) delivery is not later than 1 January 1977; and
 - (ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_{c1} calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400 \sqrt{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

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

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided:

$$0.1L$$

- (b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

$$0.15L$$

- (c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided:

- (i) for wing tanks:

$$0.2L$$

- (ii) for centre tanks:

- (1) if $\frac{b_1}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{3}$:

$$0.2L$$

- (2) if $\frac{b_1}{B}$ is less than $\frac{1}{3}$:

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5 \frac{b_1}{B} + 0.1)L$$

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25 \frac{b_1}{B} + 0.15)L$$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

- (a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;
- (b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment;
- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all

requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship. Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residue, shall not be considered

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

Side damage

- | | | |
|------|---------------------|--|
| (i) | Longitudinal extent | $\frac{1}{3} (L\frac{1}{2})$ or 14.5 metres, whichever is less |
| (ii) | Transverse extent | $\frac{B}{5}$ 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 | For 0.3L from the forward perpendicular of the ship | Any other part of the ship |
| (i) | Longitudinal extent | $\frac{1}{3} (L\frac{1}{2})$ or 14.5 metres, whichever is less | $\frac{1}{3} (L\frac{1}{2})$ or 5 metres, whichever is less |
| (ii) | Transverse extent | $\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less | $\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less |
| (iii) | Vertical extent | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline | $\frac{B}{15}$ 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

(d) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.

- (e) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
 - (i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or
 - (ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.
 - (f) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.
- (3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met.
- (a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type
 - (b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs
 - (c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20 degrees 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 in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted
 - (d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding
 - (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

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- (a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments
- (b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

<i>Spaces</i>	<i>Permeabilities</i>
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*

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

(5) The Master of every 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:

- (a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

* 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 seawater up to the level of the final plane of equilibrium.

APPENDICES TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

Appendix I

LIST OF OILS*

Asphalt solutions

Blending Stocks

Roofers Flux

Straight Run Residue

Oils

Clarified

Crude Oil

Mixtures containing crude oil

Diesel Oil

Fuel Oil No.4

Fuel Oil No.5

Fuel Oil No.6

Residual Fuel Oil

Road Oil

Transformer Oil

Aromatic Oil (excluding vegetable oil)

Lubricating Oils and Blending Stocks

Mineral Oil

Motor Oil

Penetrating Oil

Spindle Oil

Turbine Oil

Distillates

Straight Run

Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates – fuel

Reformats

Polymer – fuel

Gasolines

Casinghead (natural)

Automotive

Aviation

Straight Run

Fuel Oil No.1 (Kerosene)

Fuel Oil No.1-D

Fuel Oil No.2

Fuel Oil No.2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (Kerosene, Heavy)

Turbo Fuel

Kerosene

Mineral Spirit

Naphtha

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This Certificate shall be supplemented by a
Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

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

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship:

Oil tanker*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention; and
2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until
subject to surveys in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by Regulation 4 of Annex 1 of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual* Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

FORM A

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

*Delete as appropriate

Notes

1. This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention, Form B shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash () for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Date of build
 - 1.5.1 Date of building contract
 - 1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 - 1.5.3 Date of delivery
- 1.6 Major conversion (if applicable).
 - 1.6.1 Date of conversion contract
 - 1.6.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.6.3 Date of completion of conversion
- 1.7 Status of ship.
 - 1.7.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) ☐
 - 1.7.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) ☐
 - 1.7.3 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐

2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (Regulations 10 and 16)

- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
 - 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐

- 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm: ☐
- 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system (Regulation 16(5))
- 1 with automatic stopping device ☐
- 2 with manual stopping device ☐
- 2.3.2 15 ppm alarm (Regulation 16(7)) ☐
- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas (Regulation 10(3)(b)(vi)) ☐
- 2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI))
- 1 with recording device ☐
- 2 without recording device ☐
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating filtering equipment: ☐
- 1 has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
- 3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
- 4 has not been approved ☐
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5 Maximum throughput of the system ism³/h
- 2.6 Application:
- 2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19....* in accordance with Regulation 16(4) ☐
- 3 TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE) (Regulation 17)
- 3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity of.....m³ ☐
- 3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks..... ☐
- 4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (Regulation 19)
- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with Regulation 19 ☐

*Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention

5 EXEMPTION

- 5.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter II of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s).....
..... of this Record.

6 EQUIVALENTS (Regulation 3)

- 6.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s).....
..... of this Record.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(Place of issue of the Record)

.....
(Signature of duly authorized
officer issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

FORM B

SUPPLEMENT TO INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IOPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1. This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention. For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (—) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

I PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry.....
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Carrying capacity of ship..... (m³)
- 1.6 Deadweight of ship..... (metric tons) (Regulation 1(22))
- 1.7 Length of ship(m) (Regulation 1(18))
- 1.8 Date of build:
 - 1.8.1 Date of building contract
 - 1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 - 1.8.3 Date of delivery
- 1.9 Major conversion (if applicable):
 - 1.9.1 Date of conversion contract.....
 - 1.9.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.9.3 Date of completion of conversion
- 1.10 Status of ship:
 - 1.10.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) ☐
 - 1.10.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) ☐
 - 1.10.3 New oil tanker in accordance with Regulation 1(26) ☐
 - 1.10.4 Existing oil tanker in accordance with Regulation 1(27) ☐
 - 1.10.5 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.6 The ship has been accepted by the Administration as an "existing oil tanker" under Regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.7 The ship is not required to comply with the provisions of Regulation 24 due to the unforeseen delay in delivery ☐
- 1.11 Type of ship:
 - 1.11.1 Crude oil tanker ☐
 - 1.11.2 Product carrier ☐
 - 1.11.3 Crude oil product carrier ☐
 - 1.11.4 Combination carrier ☐
 - 1.11.5 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention ☐
 - 1.11.6 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in Regulation 15(7) ☐
 - 1.11.7 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐

- 1.11.8 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐
- 1.11.9 Chemical tanker carrying oil ☐
- 2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (Regulations 10 and 16)**
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks**
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating filtering equipment fitted:**
- 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system:**
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system (Regulation 16(5)) ☐
- .1 with automatic stopping device ☐
- .2 with manual stopping device ☐
- 2.3.2 15 ppm alarm (Regulation 16(7)) ☐
- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas (Regulation 10(3)(b)(vi)) ☐
- 2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI)) ☐
- .1 with recording device ☐
- .2 without recording device ☐
- 2.4 Approval standards:**
- 2.4.1 The separating, filtering system:
- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
- .3 has been approved in accordance with National Standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
- .4 has not been approved ☐
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5 Maximum throughput of the system is..... m³ h**
- 2.6 Application:**
- 2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until..... 19.....* ☐
- in accordance with Regulation 16(4)

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention

- 5.7.2 Information and data required under Regulation 25(5) in an approved form have been supplied to the ship ☐
- 6 RETENTION OF OIL ON BOARD (Regulation 15)**
- 6.1 Oil discharge monitoring and control system
- 6.1.1 The ship comes under category..... oil tanker as defined in resolution A.496(XII) ☐
- 6.1.2 The system comprises:
- 1 control unit ☐
- 2 computing unit ☐
- 3 calculating unit ☐
- 6.1.3 The system is:
- 1 fitted with a starting interlock ☐
- 2 fitted with automatic stopping device ☐
- 6.1.4 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) suitable for:
- 1 crude oil ☐
- 2 black products ☐
- 3 white products ☐
- 6.1.5 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ☐
- 6.1.6 The ship is not required to be fitted with an oil discharge monitoring and control system, until..... 19.....* in accordance with Regulation 15(1) ☐
- 6.2 Slop tanks
- 6.2.1 The ship is provided with dedicated slop tank(s) with the total capacity of..... m³ which is % of the oil carrying capacity, in accordance with:
- 1 Regulation 15(2)(c) ☐
- 2 Regulation 15(2)(c)(i) ☐
- 3 Regulation 15(2)(c)(ii) ☐
- 4 Regulation 15(2)(c)(iii) ☐
- 6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks ☐
- 6.2.3 The ship is not required to be provided with slop tank arrangements until 19.....* in accordance with Regulation 15(1) ☐
- 6.3 Oil/water interface detectors
- 6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC 5(XIII) ☐
- 6.4 Exemptions from Regulation 15
- 6.4.1 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 15(7) ☐
- 6.4.2 The ship is exempted from the requirements of Regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with Regulation 2(2) ☐

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention

7 PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS (Regulation 18)

- 7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:
- 7.1.1 above the waterline ☐
 - 7.1.2 below the waterline ☐
- 7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located:*
- 7.2.1 above the waterline ☐
 - 7.2.2 below the waterline ☐
- 7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast are located:*
- 7.3.1 above the waterline ☐
 - 7.3.2 below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with Regulation 18(6)(e) ☐
 - 7.3.3 below the waterline ☐
- 7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (Regulation 18(4) and (5))
- 7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge
 - 1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ☐
 - 2 for discharge ashore a special small diameter line is provided ☐

8 EQUIVALENT ARRANGEMENTS FOR CHEMICAL TANKERS CARRYING OIL

- 8.1 As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil water interface detectors (paragraph 6.3 above).
- 8.1.1 oily-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity of m³/h ☐
 - 8.1.2 a holding-tank with the capacity of ... m³ ☐
 - 8.1.3 a tank for collecting tank washings which is:
 - 1 a dedicated tank ☐
 - 2 a cargo tank designated as a collecting tank ☐
 - 8.1.4 a permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oily-water separating equipment ☐
- 8.2 The oily-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A.393(X) and is suitable for the full range of Annex I products ☐
- 8.3 The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ☐

*Only those outlets which can be monitored are to be indicated

9 EXEMPTION

- 9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapters II and III of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s) of this Record.

10 EQUIVALENTS (Regulation 3)

- 10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at
(Place of issue of the Record)
..... 19.....
(Signature of duly authorized officer issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing Authority as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

Part I – Machinery space operations

Name of ship: (All ships)

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:
INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo ballast operations.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) *BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS*

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Position of ship at start of cleaning.
4. Position of ship at start of ballasting.

(B) *DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A)*

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
 - .1 Through 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment;
 - .3 To reception facilities.
10. Quantity discharged.

(C) *DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE)*

11. Quantity of residue retained on board for disposal.
12. Methods of disposal of residue:
 - .1 To reception facilities (identify port);
 - .2 Mixed with bunkers;
 - .3 Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s));
 - .4 Other method (state which).

(D) *NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES*

13. Quantity discharged.
14. Time of discharge.
15. Method of discharge or disposal:
 - .1 Through 100 ppm equipment;
 - .2 Through 15 ppm equipment;
 - .3 To reception facilities (identify port);
 - .4 To slop or collecting tank (identify tank).

(E) *AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES*

16. Time when the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to collecting (slop) tank (identify tank).
18. Time when the system has been put to manual operation.
19. Method of discharge overboard:
 - .1 Through 100 ppm equipment.
 - .2 Through 15 ppm equipment.

(F) *CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM*

20. Time of system failure.
21. Time when system has been made operational.
22. Reasons for failure.

(G) *ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL*

23. Time of occurrence.
24. Place or position of ship at time of occurrence.
25. Approximate quantity and type of oil.
26. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(H) *ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS*

OIL RECORD BOOK

Part II – Cargo/ballast operations

(Oil tankers)

Name of ship:

**Distinctive number
or letters:**

Gross tonnage:

Period from:

Note: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex 1 of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State authority.*

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) *LOADING OF OIL CARGO*

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded.

(B) *INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE*

4. Identity of tank(s):
 - .1 From:
 - .2 To:
5. Was (were) tank(s) in 4(1) emptied?

(C) *UNLOADING OF OIL CARGO*

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) tank(s) emptied?

(D) *CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)*

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed.¹
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed.²
14. Washing line pressure.
15. Time completed or stopped washing.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks.³

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade

(E) **BALLASTING OF CARGO TANKS.**

18. Identity of tank(s) ballasted.
19. Position of ship at start of ballasting.

(F) **BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)**

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of oily water resulting from line flushing transferred to slop tanks (identify slop tank(s)).
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) **CLEANING OF CARGO TANKS**

27. Identity of tank(s) cleaned
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning.¹
31. Tank washings transferred to
 - 1 Reception facilities;
 - 2 Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s)).

(H) **DISCHARGE OF DIRTY BALLAST**

32. Identity of tank(s).
33. Position of ship at start of discharge into the sea.
34. Position of ship on completion of discharge into the sea
35. Quantity discharged into the sea.
36. Ship's speed(s) during discharge
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s)).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port if applicable).

¹ When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section

² In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

³ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks

⁴ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated

(I) DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA

41. Identity of slop tank(s).
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.
44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged and rate of discharge.
48. Final quantity discharged and rate of discharge.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

(J) DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH

55. Identity of tank(s).
56. Quantity disposed of from each tank.
57. Method of disposal:
 1. To reception facilities (identify port);
 2. Mixed with cargo;
 3. Transferred to another tank(s) (identify tank(s));
 4. Other method (state which).

(K) DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS

58. Position of ship at start of discharge of clean ballast.
59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.
62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

63. Identity of tank(s) discharged.
64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

- 66. Quantity discharged:
 - .1 Into the sea; or
 - .2 To reception facility (identity port).
- 67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
- 68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
- 69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) *CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM*

- 70. Time of system failure.
- 71. Time when system has been made operational.
- 72. Reasons for failure.

(N) *ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL*

- 73. Time of occurrence
- 74. Port or ship's position at time of occurrence.
- 75. Approximate quantity and type of oil.
- 76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) *ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS*

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) *LOADING OF BALLAST WATER*

- 77. Identity of tank(s) ballasted.
- 78. Position of ship when ballasted.
- 79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
- 80. Remarks.

(Q) *RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP*

- 81. Reasons for re-allocation.

(R) *BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY*

- 82. Port(s) where ballast water was discharged.
- 83. Name or designation of reception facility.
- 84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
- 85. Date, signature and stamp of port authority official.

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm² at a temperature of 37.8°C.
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
- (b) The Black Sea Area.

- (8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.
- (9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.
- (10) "International Bulk Chemical Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 19(22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an Appendix to an Annex.
- (11) "Bulk Chemical Code" means the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 20(22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an Appendix to an Annex.

†(12) "Ship constructed" means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship which complies with all of the following conditions:

- (a) the ship is constructed before 1 July 1986; and
- (b) the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

(13) "Similar stage of construction" means the stage at which:

- (a) construction identifiable with a specific ship begins; and
- (b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.

(2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

(3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

(4) For ships constructed before 1 July 1986, the provisions of Regulation 5 of this Annex in respect of the requirement to discharge below the waterline and maximum concentration in the wake astern of the ship shall apply as from 1 January 1988.

†(5) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to the substitution of operational methods to effect the control of discharge of noxious liquid substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

†(6) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph (5) of this Regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) Category A — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
- (b) Category B — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.

† See Unified interpretation.

- (c) Category C — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
- (d) Category D — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

(1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that sub-

stance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied:

- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;

† See Unified interpretation

- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied:

- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

† See Unified interpretation.

- (a) the tank has been prewashed in accordance with the procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings have been discharged to a reception facility.
 - †(b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- †(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
 - (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation.
- (11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.
- (12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

† See Unified interpretation.

- (13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.
- (b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 5A

Pumping, Piping and Unloading Arrangements

- (1) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.1 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (2) (a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (b) Until 2 October 1994 ships referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that sub-paragraph shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.
- (3) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (4) (a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.9 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.
- (b) Until 2 October 1994 the ships referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph if not in compliance with the requirements of that sub-paragraph shall as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a Category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping

(5) Pumping conditions referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. Pumping efficiency tests referred to in paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation shall use water as the test medium and shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. The residues on cargo tank surfaces, referred to in paragraphs (2)(b) and (4)(b) of this Regulation shall be determined based on standards developed by the Organization.

(6) (a) Subject to the provision of sub-paragraph (b) of this paragraph, the provisions of paragraphs (2) and (4) of this Regulation need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

- (i) ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- (ii) ports or terminals of States Parties to the present Convention.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

- (i) each time a tank containing Category B or C substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a pre-wash procedure approved by the Administration and based on Standards developed by the Organization and the tank washings are discharged to a reception facility;
- (ii) subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;
- (iii) the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;
- †(iv) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and
- (v) the Certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

(7) For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of paragraphs (1), (2), (3) and (4) of this Regulation, provided that all the following conditions are complied with:

- (a) the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
- (b) any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry-docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;
- (c) the Certificate required under this Annex indicates:
 - (i) that each cargo tank is certified for the carriage of only one named substance; and
 - (ii) the particulars of the exemption;
- (d) the ship carries a suitable operational manual approved by the Administration; and

† See Unified interpretation.

- †(e) in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7

Reception Facilities and Cargo Unloading Terminal Arrangements

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:
- (a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
 - †(b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.
- (2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.
- (3) The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading noxious liquid substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing noxious liquid substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.
- (4) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) or arrangements required under paragraph (3) of this Regulation are alleged to be inadequate.

† See Unified interpretation.

Regulation 8

Measures of Control

- (1) (a) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.
- (b) The master of a ship carrying noxious liquid substances in bulk shall ensure that the provisions of Regulation 5 and this Regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with Regulation 9 of this Annex whenever operations as referred to in that Regulation take place.
- (c) An exemption referred to in paragraph (2)(b), (5)(b), (6)(c) or (7)(c) of this Regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph.

Category A substances in all areas

(2) With respect to Category A substances the following provisions shall apply in all areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be washed in accordance with the requirements of paragraph (3) or (4) of this Regulation before the ship leaves the port of unloading.
- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:
 - (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
 - (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the provisions of paragraph (3) or (4) of this Regulation are complied with at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or
 - (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

(3) If the tank is to be washed in accordance with sub-paragraph (2)(a) of this Regulation, the effluent from the tank washing operation shall be discharged to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph (1)(a) of this Regulation.

(4) Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to paragraph (3) of this Regulation provided that:

- (a) The tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization; and
- (b) The surveyor referred to under paragraph (1)(a) certifies in the Cargo Record Book that:
 - (i) the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
 - (ii) the prewash has been carried out in accordance with the prewash procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
 - (iii) the tank washings resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

Category B and C substances outside Special Areas

(5) With respect to Category B and C substances, the following provisions shall apply outside Special Areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) the substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under Regulation 5(2) or (3) of this Annex in case of Category B or C substances respectively; or
 - (ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:
 - (i) the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed nor ballasted prior to loading; or
 - (ii) the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
 - (iii) the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category B substances within Special Areas

(6) With respect to Category B substances, the following provisions shall apply within Special Areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) and (c), be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.
- (b) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:
 - (i) the Category B substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside Special Areas under Regulation 5(2) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the Special Area in compliance with Regulation 5(2) of this Annex; and
 - (ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.
- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied:
 - (i) that the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
 - (ii) that the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
 - (iii) that the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category C substances within Special Areas

(7) With respect to Category C substances, the following provisions shall apply within Special Areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraphs (b) and (c) of this paragraph, be prewashed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under Regulation 5(9) of this Annex; or

- (ii) the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.

The prewash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (b) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:
 - (i) the Category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside Special Areas under Regulation 5(3) of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the Special Area in compliance with Regulation 5(3) of this Annex; and
 - (ii) the unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under Regulation 5A(5) of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1)(a) of this Regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in Regulation 5A of this Annex as applicable.
- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied:
 - (i) that the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
 - (ii) that the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
 - (iii) that the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category D substances in all areas

(8) With respect to Category D substances, a tank which has been unloaded shall either be washed and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility, or the remaining residues in the tank shall be diluted and discharged into the sea in accordance with Regulation 5(4) of this Annex.

Discharge from a slop tank

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from cargo pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) loading of cargo;
- (ii) internal transfer of cargo;
- (iii) unloading of cargo;
- (iv) cleaning of cargo tanks;
- (v) ballasting of cargo tanks;
- (vi) discharge of ballast from cargo tanks;
- (vii) disposal of residues to reception facilities;
- (viii) discharge into the sea or removal by ventilation of residues in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a Certificate referred to in Regulation 12A of this Annex in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

(1) Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
 - (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
 - †(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 11 of this Annex.
 - †(d) An annual survey within 3 months before or after the day and the month of the date of issue of the Certificate and which shall include a general examination to ensure that the structure, fittings, arrangements and materials remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 11 of this Annex.
- (2) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraph (a) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

† See Unified interpretation.

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

- (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
 - (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (3) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
 - (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 11

Issue of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship in accordance with this Annex.

(b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate or annual surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) or (d) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall be issued only when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 10(3)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer

between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 12A

Survey and Certification of Chemical Tankers

Notwithstanding the provisions of Regulations 10, 11 and 12 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said Regulations, and the Certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 11 of this Annex.

Regulation 13

Requirements for Minimizing Accidental Pollution

- (1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.
- (2) Chemical tankers constructed on or after 1 July 1986 shall comply with the requirements of the International Bulk Chemical Code.
- (3) Chemical tankers constructed before 1 July 1986 shall comply with the following requirements:
 - (a) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.2 of that Code:
 - (i) ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - (ii) ships constructed on or after 1 July 1983 which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly;
 - (b) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.3 of that Code:
 - (i) ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - (ii) ships constructed before 1 July 1983 which are engaged on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly, except that for ships of less than 1,600 tons gross tonnage compliance with the Code in respect of construction and equipment shall take effect not later than 1 July 1994.
- (4) In respect of ships other than chemical tankers carrying noxious liquid substances of Category A, B or C in bulk, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions of paragraph (1) of this Regulation are complied with.

† Regulation 14

Carriage and Discharge of Oil-like Substances

Notwithstanding the provisions of other Regulations of this Annex, noxious liquid substances designated in Appendix 11 of this Annex as falling under Category C or D and identified by the Organization as oil-like substances under the criteria developed by the Organization, may be carried on an oil tanker as defined in Annex 1 of the Convention and discharged in accordance with the provisions of Annex 1 of the present Convention, provided that all of the following conditions are complied with:

† See Unified interpretation.

- (a) the ship complies with the provisions of Annex I of the present Convention as applicable to product carriers as defined in that Annex;
- (b) the ship carries an International Oil Pollution Prevention Certificate and its Supplement B and the Certificate is endorsed to indicate that the ship may carry oil-like substances in conformity with this Regulation and the endorsement includes a list of oil-like substances the ship is allowed to carry;
- (c) in the case of Category C substances the ship complies with the ship type 3 damage stability requirements of:
 - (i) the International Bulk Chemical Code in the case of a ship constructed on or after 1 July 1986; or
 - (ii) the Bulk Chemical Code, as applicable under Regulation 13 of this Annex, in the case of a ship constructed before 1 July 1986; and
- (d) the oil content meter in the oil discharge monitoring and control system of the ship is approved by the Administration for use in monitoring the oil-like substances to be carried.

Appendix I

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

- Category A** Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category B** Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category C** Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category D** Substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.
- Other Liquid Substances** (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)
Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5(1) of Annex II)	Regulation 5(7) of Annex II)
	I	II	III <i>Outside special areas</i>	IV <i>Within special areas</i>
Acetaldehyde	1089	C	0.1	0.05
Acetic acid	2789*	C		
	2790*			
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone cyanohydrin	1541	A		
Acetophenone		D		
Acetyl chloride	1717	C		
Acrylamide solution (50% or less)	2074	D		
Acrylic acid	2218	D		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	2205	D		
Alcohols, C ₄ , C ₅ , C ₆ mixtures		D		
Alcohols, C ₄ , C ₆ as individual alcohols		D		
Alcohols C ₇ , C ₈ , C ₉ as individuals and mixtures		C		
Alcohols C ₁₀ , C ₁₁ , C ₁₂ as individuals and mixtures		B		
Alcohol ethoxylate (higher secondary)		D		
Alcohol (C ₁₃ /C ₁₅) poly(3-11) ethoxylates		B		

Pollution Category in brackets indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources. Until the hazard evaluation is completed the Pollution Category assigned shall be used.

* UN Number 2789 refers to more than 80% solution and 2790 between 10% and 80% solution.

Substance	I	II	III	IV
Alkyl acrylate vinyl pyridine copolymer in toluene		(C)		
Alkylamine mixtures		C		
Alkyl (C ₉ -C ₁₇) benzene mixtures (straight or branched chain)		D		
Alkyl benzene sulphonate (branched chain)		B		
Alkyl benzene sulphonate (straight chain)		C		
Alkyl benzene	2584			
sulphonic acid	2586	C		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	B		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	3055	D		
Aminoethylethanol- amine		(D)		
N-Aminoethylpiper- azine	2815	D		
Ammonia aqueous (28% or less)	2672*	C		
Ammonium nitrate solution (93% or less)	2426	D		
Ammonium sulphate solution		D		
Ammonium sulphide solution (45% or less)	2683	B		
Amyl acetate, commercial	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
sec-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	1105	D		
sec-Amyl alcohol	1105	D		
Amyl alcohol, primary	1105	D		
Aniline	1547	C		
Benzaldehyde		C		
Benzene and mixtures having 10% benzene or more	1114**	C		

* UN number refers to 10-35%.

** UN number 1114 applies to Benzene.

Substance	I	II	III	IV
Benzene sulphonyl chloride	2225	D		
Benzyl acetate		C		
Benzyl alcohol		C		
Benzyl chloride	1738	B		
Butene oligomer		D		
<i>n</i> -Butyl acetate	1123	C		
<i>sec</i> -Butyl acetate	1123	D		
<i>n</i> -Butyl acrylate	2348	D		
Butylamine	1125	C		
(all isomers)	(normal) 1214 (iso)			
Butyl benzyl phthalate		A	0.1	0.05
<i>n</i> -Butyl butyrate		(B)		
Butyl/Decyl/Cetyl/ Eicosyl methacrylate mixture		D		
Butylene glycol		D		
1,2-Butylene oxide	3022	C		
<i>n</i> -Butyl ether	1149	C		
Butyl lactate		D		
Butyl methacrylate		D		
<i>n</i> -Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	2820	B		
gamma-Butyrolactone		D		
Calcium alkyl salicylate		D		
Calcium chloride solution		D		
Calcium hydroxide solution		D		
Calcium hypochlorite solution		B		
Calcium naphthenate in mineral oil		A	0.1	0.05
Camphor oil	1130	B		
Caprolactam		D		
Carbolic oil		A	0.1	0.05
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Cashew nut shell oil (untreated)		D		
Castor oil		D		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroacetone	1695	C		

Substance	I	II	III	IV
Chlorobenzene	1134	B		
Chloroform	1888	B		
1-Chloroheptane		A	0.1	0.05
Chlorohydrins, crude		(D)		
<i>o</i> -Chloronitrobenzene	1578	B		
2-Chloropropionic acid	2511	(C)		
3-Chloropropionic acid		(C)		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
<i>m</i> -Chlorotoluene	2238	B		
<i>o</i> -Chlorotoluene	2238	A	0.1	0.05
<i>p</i> -Chlorotoluene	2238	B		
Chlorotoluene (mixed isomers)	2238	A	0.1	0.05
Choline chloride solution		D		
Citric acid		D		
Coal tar naphtha solvent		B		
Cobalt naphthenate in solvent naphtha		A	0.1	0.05
Coconut oil		D		
Coconut oil, fatty acid methyl ester		D		
Cod liver oil		D		
Corn oil		D		
Cotton seed oil		D		
Creosote (coal tar)		(C)		
Creosote (wood)		A	0.1	0.05
Cresol (mixed isomers)	2076	A	0.1	0.05
Cresyl diphenyl phosphate		A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cycloheptane	2241	D		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexane/Cyclo- hexanol mixture		C		
Cyclohexanol		C		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine	2357	C		
<i>p</i> -Cymene	2046	C		
Decahydronaphtha- lene	1147	(D)		
<i>n</i> -Decaldehyde		B		
Decane		(D)		

Substance	I	II	III	IV
Decene		B		
Decyl acrylate		A	0.1	0.05
Decyl alcohol (all isomers)		B		
Diacetone alcohol	1148	D		
Dialkyl C ₇ -C ₉) phthalates		(D)		
Dialkyl (C ₉ -C ₁₃) phthalates				
Dibenzyl ether		(C)		
Dibutylamine		C		
Dibutyl phthalate		A	0.1	0.05
<i>m</i> -Dichlorobenzene		B		
<i>o</i> -Dichlorobenzene	1591	B		
1,1-Dichloroethane	2362	B		
1,2-Dichloroethylene	1150	(D)		
Dichloroethyl ether	1916	B		
1,6-Dichlorohexane		B		
2,2-Dichloroisopropyl ether	2490	C		
Dichloromethane	1593	D		
2,4-Dichlorophenol	2021	A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, diethan- olamine salt solution		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, dimethyl- amine salt (70% or less) solution		(A)	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxy- acetic acid, triiso- propanolamine salt solution		(A)	0.1	0.05
1,1-Dichloropropane		B		
1,2-Dichloropropane	1279	B		
1,3-Dichloropropane		B		
1,3-Dichloropropene	2047	B		
Dichloropropene/ Dichloropropane mixtures		B		
2,2-Dichloropro- pionic acid		D		

Substance	I	II	III	IV
Dichloropropyl ether		(B)		
Diethylamine	1154	C		
Diethylaminoethanol	2686	C		
Diethylbenzene	2049	C		
Diethyl carbonate	2366	D		
Diethylene glycol dibutyl ether		D		
Diethylene glycol butyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol ethyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol methyl ether		C		
Diethylene glycol methyl ether acetate		(D)		
Diethylenetriamine	2079	(D)		
Di(2-ethylhexyl) adipate		D		
Di(2-ethylhexyl) phosphoric acid	1902	C		
Di(2-ethylhexyl) phthalate		D		
Diethyl malonate		C		
Diethyl phthalate		C		
Diethyl sulphate	1594	(B)		
Diglycidyl ether of Bisphenol A		B		
1,4-Dihydro-9,10-dihydroxy anthracene, disodium salt solution		D		
Diisobutylamine	2361	(C)		
Diisobutylene	2050	B		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisobutyl phthalate		B		
Diisodecyl phthalate		D		
Diisononyl adipate		(D)		
Diisononyl phthalate		D		
Diisopropanolamine		C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropylbenzene (all isomers)		A	0.1	0.05
Diisopropyl naphthalene		D		
Dimethyl acetamide		(B)		

Substance	I	II	III	IV
Dimethylamine solution (45% or less)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 45% but not greater than 55%)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 55% but not greater than 65%)	1160	C		
<i>N,N</i> -Dimethylcyclohexylamine	2264	C		
Dimethylethanolamine	2051	D		
Dimethylformamide	2265	D		
Dimethyl phthalate		C		
Dinitrotoluene (molten)	1600	B		
Dinonyl phthalate		D		
1,4-Dioxane	1165	D		
Dipentene	2052	C		
Diphenyl/Diphenyl oxide mixtures		A	0.1	0.05
Diphenyl ether		A	0.1	0.05
Diphenylmethane diisocyanate	2489	(B)		
Diphenyl oxide/Diphenyl ether mixture		A	0.1	0.05
Di- <i>n</i> -propylamine	2383	C		
Dipropylene glycol methyl ether		(D)		
Ditridecyl phthalate		D		
Diundecyl phthalate		D		
Divinyl acetylene		(D)		
Dodecane		(D)		
Dodecene (all isomers)		B		
Dodecyl alcohol		B		
Dodecylbenzene		C		
Dodecyl diphenyl oxide disulphonate solution		B		
Dodecylphenol		A	0.1	0.05
Epichlorohydrin	2023	C		
Ethanolamine	2491	D		

Substance	I	II	III	IV
2-Ethoxyethanol	1171	D		
2-Ethoxyethyl acetate	1172	C		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acetoacetate		(D)		
Ethyl acrylate	1917	B		
Ethylamine	1036	C		
Ethylamine solutions (72% or less)	2270	C		
Ethyl amyl ketone	2271	C		
Ethylbenzene	1175	C		
N-Ethylbutylamine		(C)		
Ethylcyclohexane		D		
N-Ethylcyclohexyl- amine		D		
Ethylene chlorohydrin	1135	C		
Ethylene cyanohydrin		(D)		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylenediamine, tetraacetic acid, tetrasodium salt solution		D		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol		D		
Ethylene glycol methyl butyl ether		D		
Ethylene glycol acetate		(D)		
Ethylene glycol butyl ether acetate		D		
Ethylene glycol methyl ether	1188	D		
Ethylene glycol methyl ether acetate	1189	D		
Ethylene glycol phenyl ether		D		
Ethylene glycol phenyl ether/Diethylene- glycol phenyl ether mixture		D		
Ethylene oxide/ Propylene oxide mixtures with an ethylene oxide content of not more than 30% by weight	2983	D		
2-Ethylhexanoic acid		D		
2-Ethylhexyl acrylate		D		

Substance	I	II	III	IV
2-Ethylhexylamine	2276	B		
Ethylidene norbornene		B		
Ethyl lactate	1192	D		
Ethyl methacrylate	-2277	(D)		
<i>o</i> -Ethyl phenol		(A)	0.1	0.05
2-Ethyl-3-propylacrolein		B		
Ethyltoluene		(B)		
Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀)		B		
Ferric chloride solution	2582	C		
Ferric hydroxyethyl ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
Fish oil		D		
Formaldehyde solutions (45% or less)	1198 2209	C		
Formamide		D		
Formic acid	1779	D		
Fumaric adduct of rosin, water dispersion		B		
Furfural	1199	C		
Furfuryl alcohol	2874	C		
Glutaraldehyde solutions (50% or less)		D		
Glycidyl ester of C ₁₀ trialkyl acetic acid		B		
Ground nut oil		D		
Heptanoic acid		(D)		
Heptanol (all isomers)		C		
Heptene (mixed isomers)		C		
Heptyl acetate		(B)		
Hexahydrocymene		(C)		
Hexamethylenediamine solution	1783	C		
Hexamethylenediamine adipate (50% in water)		D		

Substance	I	II	III	IV
Hexamethyleneimine	2493	C		
1-Hexanol	2282	D		
1-Hexene	2370	C		
Hexyl acetate	1233	B		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrogen peroxide solutions (over 60% but not over 70%)	2015	C		
Hydrogen peroxide solutions (over 8% but not over 60%)	2014 2984	C		
2-Hydroxyethyl acrylate		B		
N-(Hydroxyethyl) ethylene diamine tri- acetic acid, trisodium salt solution		D		
Iron chloride, copper chloride mixture		A	0.1	0.05
Isoamyl acetate	1104	C		
Isoamyl alcohol	1105	D		
Isobutyl acetate	1213	C		
Isobutyl acrylate	2527	D		
Isobutyl formate	2393	D		
Isobutyl formate/ Isobutanol mixtures		(C)		
Isobutyl methacrylate	2283	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isodecaldchyd		C		
Isodecyl acrylate		A	0.1	0.05
Isononanoic acid		D		
Isooctane	1262	(D)		
Isopentane	1265	D		
Isophorone		D		
Isophorone diamine	2289	D		
Isophorone diiso- cyanate	2290	B		
Isoprene	1218	C		
Isopropanolamine		C		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropylbenzene	1918	B		
Isopropyl cyclohexane		D		
Isopropyl ether	1159	D		

Substance	I	II	III	IV
Isovaleraldehyde	2058	C		
Lactic acid		D		
Lactonitrile solution (80% or less)		B		
Latex (ammonia inhibited)		D		
Linseed oil		D		
Maleic anhydride	2215	D		
Mercaptobenzo- thiazol, sodium salt solution		(B)		
Mesityl oxide	1229	D		
Methacrylic acid	2531	D		
Methacrylic resin in 1,2-Dichloroethane solution		(D)		
Methacrylonitrile		(B)		
Methanethiol		A	0.1	0.05
3-Methoxybutyl acetate	2708	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamine solutions (42% or less)	1235	C		
Methylamyl acetate	1233	(C)		
Methylamyl alcohol	2053	(C)		
Methyl amyl ketone	1110	(C)		
Methyl benzoate	2938	B		
Methyl <i>tert</i> -butyl ether	2398	D		
2-Methyl butyralde- hyde		(C)		
4,4'-Methylene dianiline and its higher molecular weight polymers/ <i>o</i> -Dichlorobenzene mixtures		B		
Methylethanolamine		C		3
2-Methyl-6-ethyl- aniline		C		
Methyl ethyl ketone	1193	D		
2-Methyl-5-ethyl pyridine	2300	(B)		
Methyl formate	1243	D		
Methyl isobutyl ketone	1245	D		
Methyl methacrylate	1247	D		

Substance	I	II	III	IV
<i>alpha</i> -Methylnaphthalene		A	0.1	0.05
<i>beta</i> -Methylnaphthalene		(A)	0.1	0.05
Methylnaphthalene		A	0.1	0.05
2-Methyl-1-pentene	2288	C		
Methylpropyl ketone	1249	D		
2-Methylpyridine	2313	B		
4-Methylpyridine	2313	B		
<i>N</i> -Methyl-2-pyrrolidone		B		
Methyl salicylate		(B)		
<i>alpha</i> -Methylstyrene	2303	A	0.1	0.05
Morpholine	2054	D		
Motor fuel anti-knock compounds	1649	A	0.1	0.05
Naphthalene (molten)	2304	A	0.1	0.05
Naphthenic acids		(A)	0.1	0.05
Neodecanoic acid		(B)		
Nitrating acid (mixture of sulphuric and nitric acids)	1796	(C)		
Nitric acid (less than 70%)	2031	C		
Nitric acid (70% and over)	2032	C		
Nitrilotriacetic acid, trisodium salt solution		D		
Nitrobenzene	1662	B		
Nitroethane	2842	(D)		
Nitromethane	1261	(D)		
<i>o</i> -Nitrophenol (molten)	1663	B		
1- or 2-Nitropropane	2608	D		
Nitropropane (60%) Nitroethane (40%) mixture	1993	D		
Nitrotoluenes	1664	C		
Nonane	1920	(D)		
Nonanoic acid		D		
Nonene		B		
Nonyl alcohol		C		
Nonylphenol		A	0.1	0.05

Substance	I	II	III	IV
Nonylphenol poly (4-12)ethoxylates		B		
9,12-Octadecadienoic acid (Linoleic acid)		D		
9,12,15-Octadecatri- enoic acid (Linolenic acid)		D		
Octane	1262	(D)		
Octanol (all isomers)		C		
Octene (all isomers)		B		
<i>n</i> -Octyl acetate		(D)		
Octyl decyl phthalate		D		
Olefins, straight chain, mixtures		B		
Olefins (C ₆ -C ₈ mixtures)		B		
<i>alpha</i> -Olefins (C ₆ -C ₁₈ mixtures)		B		
Oleic acid		(D)		
Oleum	1831	C		
Olive oil		D		
Oxalic acid (10-25%)		D		
Palm nut oil		D		
Palm oil		D		
Palm oil, methyl ester		D		
Palm stearin		D		
<i>n</i> -Paraffins (C ₁₀ -C ₂₀)		(D)		
Paraldehyde	1264	C		
Pentachloroethane	1669	B		
1,3-Pentadiene		C		
Pentaethylenehex- amine/Tetra- ethylenepentamine mixture		D		
<i>n</i> -Pentane	1265	C		
1-Pentanol	1105	D		
2-Pentanol	1105	(D)		
3-Pentanol	1105	(D)		
Pentene (all isomers)		C		
Perchloroethylene	1897	B		
Phenol	2312	B		
1-Phenyl-1-xylyl ethane		C		
Phosphoric acid	1805	D		

Substance	I	II	III	IV
Phosphorus, yellow or white	2447	A	0.01	0.005
Phosphorus oxy-chloride	1810	D		
Phosphorus trichloride	1809	D		
Phthalic anhydride	2214	C		
Pinene	2368	A	0.1	0.05
Polyalkylene glycol butyl ether		(D)		
Polyethylene poly-amines	2734 2735	(C)		
Polymethylene poly-phenyl isocyanate	2206 2207	D		
Polypropylene glycols		D		
Potassium hydroxide solution	1814	C		
Potassium silicate solution		(D)		
<i>n</i> -Propanolamine		C		
<i>beta</i> -Propiolactone		D		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	2496	C		
Propionitrile	2404	C		
<i>n</i> -Propyl acetate	1276	D		
<i>n</i> -Propyl alcohol	1274	D		
<i>n</i> -Propylamine	1277	C		
<i>n</i> -Propyl benzene	2364	(C)		
<i>n</i> -Propyl chloride	1278	B		
Propylene dimer		(C)		
Propylene glycol ethyl ether		(D)		
Propylene glycol methyl ether		(D)		
Propylene oxide	1280	D		
Propylene trimer	2057	B		
Pyridine	1282	B		
Rape seed oil		D		
Rice bran oil		D		
Rosin		A	0.1	0.05
Rosin soap (disproportionated) solution		B		
Safflower oil		D		

Substance	I	II	III	IV
Sesame oil		D		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium aluminate solution	1819	C		
Sodium borohydride (15% or less)/ Sodium hydroxide solution		C		
Sodium dichromate solution (70% or less)		B		
Sodium hydrogen sulphite solution	2693	D		
Sodium hydrosulphide solution (45% or less)	2949	B		
Sodium hydrosulphide/ Ammonium sulphide solution		B		
Sodium hydroxide solution	1824	D		
Sodium hypochlorite solution (15% or less)	1791	B		
Sodium nitrite solution	1577	B		
Sodium silicate solution		D		
Sodium sulphide solution	1849	B		
Sodium sulphite solution		(C)		
Soya bean oil		D		
Sperm oil		D		
Styrene monomer	2055	B		
Sulphuric acid	1830	C		
Sulphuric acid, spent	1832	C		
Sulphurous acid	1833	(C)		
Sunflower oil		D		
Tall oil, crude and distilled		A	0.1	0.05
Tall oil fatty acid (resin acids less than 20%)		(C)		
Tall oil soap (disproportionated) solution		B		

Substance	I	II	III	IV
Tallow		D		
Tannic acid		C		
Tetrachloroethane	1702	B		
Tetraethylenepent- amine	2320	D		
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphtha- lene		C		
1,2,3,5-Tetramethyl benzene		(C)		
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluenediamine	1709	C		
Toluene diisocyanate	2078	C		
<i>o</i> -Toluidine	1708	C		
Tributyl phosphate		B		
1,2,4-Trichloroben- zene	2321	B		
1,1,1-Trichloroethane	2831	B		
1,1,2-Trichloroethane		B		
Trichloroethylene	1710	B		
1,2,3-Trichloropro- pane		B		
1,1,2-Trichloro- 1,2,2-trifluoro- ethane		C		
Tricresyl phosphate (containing less than 1% ortho-isomer)		A	0.1	0.05
Tricresyl phosphate (containing 1% or more ortho-isomer)	2574*	A	0.1	0.05
Triethanolamine		D		
Triethylamine	1296	C		
Triethylbenzene		A	0.1	0.05
Triethylene glycol methyl ether		(D)		
Triethylenetetramine	2259	D		
Triethyl phosphate		D		
Triisopropanolamine		D		
Trimethylacetic acid		D		
Trimethylamine		C		
1,2,3-Trimethyl- benzene		(B)		

* UN number 2574 applies to Tricresyl phosphate containing more than 3% ortho-isomer.

Substance	I	II	III	IV
1,2,4-Trimethylbenzene		B		
1,3,5-Trimethylbenzene	2325	(B)		
Trimethylhexamethylene diamine (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2327	D		
Trimethylhexamethylene diisocyanate (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2328	B		
Trimethylol propane polyethoxylate		D		
2,2,4-Trimethyl-1,3-pentanediol-1-isobutyrate		C		
Tripropylene glycol methyl ether		(D)		
Trixylyl phosphate		A	0.1	0.05
Tung oil		D		
Turpentine	1299	B		
Undecane	2330	(D)		
1-Undecene		B		
Undecyl alcohol		B		
Urea, ammonium nitrate solution		D		
Urea, ammonium phosphate solution		D		
Urea, Ammonium nitrate solution (containing aqua Ammonia)		C		
n-Valeraldehyde	2058	D		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinyl ethyl ether	1302	C		
Vinylidene chloride	1303	B		
Vinyl neodecanoate		C		
Vinyl toluene	2618	A	0.1	0.05
White spirit, low (15-20%) aromatic	1300	(B)		
Xylene	1307	C		
Xylenol	2261	B		

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Substance	UN Number
Acetone	1090
Acetonitrile	1648
Alcohols, C ₁ , C ₂ , C ₃ as individuals and mixtures	
Alcohols, C ₄	
Alcohols, C ₁₃ and above as individuals and mixtures	
Alum (15% solution)	
<i>tert</i> -Amyl alcohol	1105
<i>n</i> -Butyl alcohol	1120
<i>sec</i> -Butyl alcohol	1120
<i>tert</i> -Butyl alcohol	1120
Butyl stearate	
Calcium bromide solution	
Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture	
Citric juice	
Dextrose solution	
Dibutyl sebacate	
Dicyclopentadiene	2048
Diethanolamine	
Diethylene glycol	
Diethylene glycol diethyl ether	
Diethylene glycol butyl ether	
Diethylene glycol ethyl ether	
Diethylenetriamine pentaacetic acid, pentasodium salt solution	
Diethyl ether	1155
Diethyl ketone	1156
Diheptyl phthalate	
Dihexyl phthalate	
Diisooctyl phthalate	
Dioctyl phthalate	
Dipropylene glycol	
Dodecyl methacrylate	
Dodecyl/Pentadecyl methacrylate mixture	
Ethyl alcohol	1170
Ethylene carbonate	
Ethylene glycol butyl ether	2369
Ethylene glycol <i>tert</i> -butyl ether	
Ethylene-vinylacetate copolymer (emulsion)	

Substance	UN Number
Glycerin	
Glycine sodium salt solution	
1-Heptadecene	
<i>n</i> -Heptane	1206
1-Hexadecene	
<i>n</i> -Hexane	1208
Hexylene glycol	
Isobutyl alcohol	1212
Isopropyl acetate	1220
Isopropyl alcohol	1219
Lard	
Latex	
(carboxylated styrene/butadiene copolymer)	
Lignin sulphonic acid, salt (low COD) solution	
Magnesium chloride solution	
Magnesium hydroxide slurry	
3-Methoxy-1-butanol	
Methyl acetate	1231
Methyl alcohol	1230
2-Methyl-2-hydroxy-3-butyne	
3-Methyl-3-methoxy butanol	
3-Methyl-3-methoxy butyl acetate	
2-Methylpentane*	1208
Milk	
Molasses	
1-Octadecanol	
Olefins (C ₁₃ and above, all isomers)	
Paraffin wax	
1-Pentadecene	
Petroleum spirit	1271
Polyaluminium chloride solution	
Polybutene	
Polycethylene glycols	
Polyethylene glycol dimethyl ether	
Polypropylene glycol methyl ether	
Polysiloxane	
1,2-Propylene glycol	
Propylene tetramer	2850
Sodium alumino silicate slurry	
Sodium chlorate solution (50% or less)	2428

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	UN Number
Sodium salicylate	
Sorbitol	
Sulpholane*	
Sulphur (molten)	2448
1-Tetradecanol	
Tetradecene	
Tridecanol	
Tridecene	
Triethylene glycol	
Triethylene glycol butyl ether	
Triisobutylene	2324
Tripropylene glycol	
Urea solution	
Urea resin solution	
Vegetable protein solution (hydrolyzed)	
Wine	

Appendix IV

FORM OF CARGO RECORD BOOK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship:

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

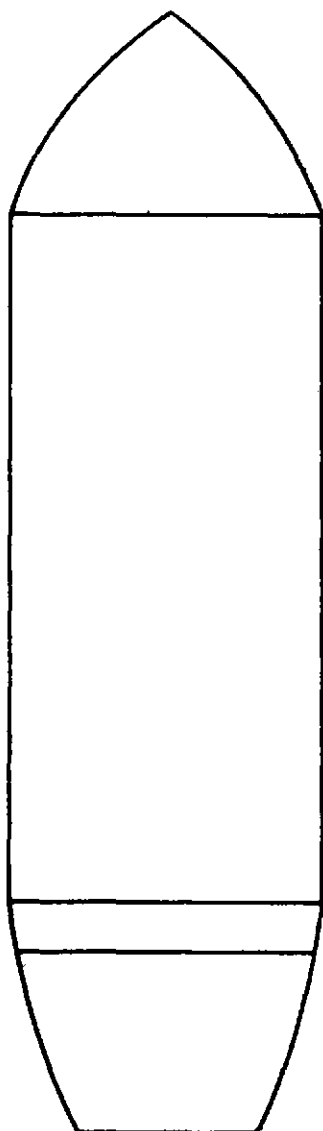
Note: Every ship carrying noxious liquid substances in bulk shall be provided with a Cargo Record Book to record relevant cargo/ballast operations.

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank in cubic metres.)

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank-to-tank basis in accordance with paragraph 2 of Regulation 9 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

Entries in the Cargo Record Book are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

For the category of a substance, refer to table 1 of the ship's Procedures and Arrangements Manual.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

Entries are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

(A) LOADING OF CARGO

1. Place of loading
2. Identify tank(s), name of substance(s) and category(ies).

(B) INTERNAL TRANSFER OF CARGO

3. Name and category of cargo(es) transferred.
4. Identity of tanks.
 - .1 From:
 - .2 To:
5. Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
6. If not, quantity remaining in tank(s).

(C) UNLOADING OF CARGO

7. Place of unloading.
8. Identity of tank(s) unloaded.
9. Was (were) tank(s) emptied?
 - .1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature).
 - .2 If not, quantity remaining in tank(s).
10. Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
11. Failure of pumping and/or stripping system.
 - .1 Time and nature of failure.
 - .2 Reasons for failure.
 - .3 Time when system has been made operational.

(D) MANDATORY PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

12. Identify tank(s), substance(s) and category(ies).
13. Washing method:
 - .1 Number of washing machines per tank.
 - .2 Duration of wash/washing cycles.
 - .3 Hot/cold wash.

14. Prewash slops transferred to:
 - .1 Reception facility in unloading port (identify port).
 - .2 Reception facility otherwise (identify port).
- (E) *CLEANING OF CARGO TANKS EXCEPT MANDATORY PREWASH (OTHER PREWASH OPERATIONS, FINAL WASH, VENTILATION, ETC.*
 15. State time, identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:
 - .1 Washing procedure used.
 - .2 Cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities).
 - .3 Dilution of cargo residues with water, state how much water used (only Category D substances).
 - .4 Ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).
 16. Tank washings transferred:
 - .1 Into the sea.
 - .2 To reception facility (identify port).
 - .3 To slops collecting tank (identify tank).
- (F) *DISCHARGE INTO THE SEA OF TANK WASHINGS*
 17. Identify tank(s).
 - .1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so, at what rate?
 - .2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.
 18. Time commenced and stopped pumping.
 19. Ship's speed during discharge.
- (G) *BALLASTING OF CARGO TANKS*
 20. Identity of tank(s) ballasted.
 21. Time at start of ballasting.
- (H) *DISCHARGE OF BALLAST WATER FROM CARGO TANKS*
 22. Identity of tank(s).
 23. Discharge of ballast:
 - .1 Into the sea.
 - .2 To reception facilities (identify port).
 24. Time commenced and stopped ballast discharge.
 25. Ship's speed during discharge.
- (I) *ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGE*
 26. Time of occurrence.
 27. Approximate quantity, substance(s) and category(ies).
 28. Circumstances of discharge or escape and general remarks.
- (J) *CONTROL BY AUTHORIZED SURVEYORS*
 29. Identify port.
 30. Identify tank(s), substance(s), category(ies) discharged ashore.
 31. Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?
 32. Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
 33. Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?
 34. An exemption has been granted from mandatory prewash.
 35. Reasons for exemption.
 36. Name and signature of authorized surveyor.
 37. Organization, company, government agency for which surveyor works.
- (K) *ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND REMARKS*

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER

OR LETTERS:

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/ name of and signature of authorized surveyor

Signature of Master

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

**INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

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

by

.....
*(full official designation of the competent person or organization authorized
under the provisions of the Convention)*

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
- 2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.
- 3 That the ship has been provided with a manual in accordance with the standards for procedures and arrangements as called for by Regulation 5, 5A and 8 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the manual are in all respects satisfactory and comply with the applicable requirements of the said Standards.
- 4 That the ship is suitable for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant operational provisions of Annex II of the Convention are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)
*Continued on additional signed and dated sheets	

This certificate is valid, until
subject to surveys in accordance with Regulation 10 of Annex II of the Convention

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19....
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by Regulation 10 of Annex II of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

- * Delete as necessary
- * Delete as appropriate.

ANNEX V
REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

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

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in
latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

(a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;

- (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:
 - (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;
 - (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;
- (c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
 - (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 8.5'N, 43° 19.6'E) and Husn Murad (12° 40.4'N, 43° 30.2'E).
 - (e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30'N, 59° 48'E) and Ras al Fasteh (25° 04'N, 61° 25'E).
- (2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:
- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
 - (b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.
- (4) Reception facilities within special areas:
- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
 - (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
 - (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

- (b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.
- (2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

RESOLUTIONS ADOPTED BY THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE POLLUTION, 1973

Resolution 1

**Implementation of the 1969 Amendments to the
International Convention for the Prevention of
Pollution of the Sea by Oil, 1954**

THE CONFERENCE,

NOTING its main objectives as set out in Resolution A.237(VII) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 12 October 1971, as being the achievement, by 1975 if possible but certainly by the end of the decade, of the complete elimination of the wilful and intentional pollution of the seas by oil and noxious substances other than oil and the minimization of accidental spills,

NOTING FURTHER Recommendation 86(e) of the United Nations Conference on the Human Environment, 1972, which called upon Governments to participate fully in the present Conference as well as in other efforts with a view to bringing all significant sources of pollution within the marine environment under appropriate controls, including in particular, the complete elimination of deliberate pollution by oil from ships with the goal of achieving this by the middle of the present decade,

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

NOTING the Amendments to that Convention, set out in Resolution A.175(VI) adopted by the Assembly of the Organization on 21 October 1969, and considering that the implementation of those Amendments would be a major step towards the complete elimination of oil pollution and would bring about a significant reduction in the total quantity of oil reaching the sea,

BELIEVING that the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea from Ships, 1973, which was concluded by the present Conference will, when implemented, constitute a further important step towards the complete elimination of intentional pollution of the sea by harmful substances from ships,

BEING AWARE that some lapse of time will inevitably occur before the 1973 Convention can enter into force,

URGES Governments which have not yet accepted the 1969 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, to do so as a matter of urgency without awaiting the entry into force of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

Resolution 2

Rapid Entry into Force of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and its Amendments

THE CONFERENCE,

BEING AWARE of the acuteness of the threat to the marine environment caused by pollution from ships,

HAVING DETERMINED to combat this form of pollution on the basis of and in accordance with the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as adopted,

TAKING NOTE of paragraph (1) of Article 1 of this Convention by which the Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the Convention and those Annexes thereto by which they are bound,

NOTES with particular interest Article 16 of the Convention which provides for a procedure accelerating the entry into force of amendments to Protocol 1 and to the Annexes and Appendices to the Convention,

REALIZES that the effectiveness of that amendment procedure largely depends on there being national procedures for rapid approval of amendments,

URGES States to become Parties to the Convention as soon as possible and to give effect to later amendments thereto with the minimum of delay.

Resolution 3

The Complete Elimination of Oil Pollution from Ships

THE CONFERENCE,

HAVING CONCLUDED the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

BEING AWARE of Recommendation 86(e) adopted by the United Nations Conference on the Human Environment, 1972, recommending Governments, within the framework of the 1973 Inter-Governmental Maritime Consultative Organization Conference on Marine Pollution, *inter alia*, to strive towards complete elimination of deliberate pollution by oil from ships, with the goal of achieving this by the middle of the present decade,

NOTING that the Governing Council of the United Nations Environment Programme at its first session has requested the Executive Director to urge the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to set a time-limit for the complete prohibition of intentional oil discharge in the seas,

CONSIDERING that the Convention and particularly the regulations contained therein on the discharge of oil into the sea will be an important means of curbing pollution by oil from ships,

RECOGNIZING, however, that the Convention alone may not be sufficient for a satisfactory protection of the sea from pollution by oil from ships,

RECOMMENDS that Governments and other interested bodies concerned undertake concerted efforts, including the elaboration of additional regulations within the framework of the Organization and the provision of the necessary reception facilities, further to reduce the discharge of oil from ships into the sea with a view to the complete elimination of intentional pollution as soon as possible, but not later than the end of the present decade,

INVITES the Organization to take all possible measures to assist Governments in this task.

Resolution 4

Information on Penalties

THE CONFERENCE,

HAVING CONCLUDED the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

NOTING that the penalties which shall be specified under the laws of the Parties to the Convention pursuant to Article 4 of this Convention must be adequate in severity to discourage violation of this Convention and must be equally severe irrespective of where the violation occurs,

CONSIDERING that each Party to this Convention has the sole competence to provide suitable penalties under its own laws,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization make available to all States Members of the Organization as well as Parties to the Convention information which might be relevant in considering a scale of suitable penalties applicable pursuant to Article 4 of the Convention.

Resolution 5

Intentional Pollution of the Sea and Accidental Spillages

THE CONFERENCE,

NOTING that it was assigned the following two objectives by Resolution A.237(VII), adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

- (1) the complete elimination of wilful and intentional pollution of the sea by oil and noxious substances other than oil; and
- (2) the minimization of accidental spills;

these objectives to be achieved by 1975, if possible, but certainly by the end of the decade,

RECOGNIZING that it has primarily been as a result of extensive preparatory work within the Organization that the Conference has been able to prepare and open for signature the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

BEING AWARE that the said Convention comprehensively covers the problem of intentional pollution by oil, noxious liquid substances in bulk, harmful substances in packaged forms or in freight containers or portable tanks or road and rail tank wagons, sewage and garbage, whereas it deals with the problem of accidental pollution only to a limited extent, bearing in mind that many aspects of this problem are and will continue to be dealt with within the framework of other technical Conventions relating to maritime safety,

BEING ALSO AWARE of the close relationship between ship safety and the prevention of pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO that considerable progress has been made by the Organization in furtherance of the second objective, by developing proposed international rules and standards directed towards, or contributing to, the prevention, mitigation and minimization of accidental pollution, including the prevention of accidents to ships, minimization of spillages after accident and mitigation of damage after spillages,

RECOGNIZING FURTHER that a considerable amount of work in this field leading to the formulation of, and amendments to, conventions for which the Organization is depositary, and other instruments relating to ship safety and prevention of pollution, has yet to be accomplished,

RECOMMENDS that the Organization pursue and encourage studies relating to pollution abatement in the marine environment such as:

- (a) collection of scientific data on the identification of harmful substances transported by ships and their effect on the marine environment;
- (b) collection of ship casualty statistics, particularly on casualties resulting in the pollution of the marine environment;
- (c) analysis of such casualty data including the interrelationship of average tanker size and age with incidents and magnitude of pollution casualties,

RECOMMENDS FURTHER that the Organization continue its work with high priority on the development of measures for the minimization of accidental spillages, particularly those relating to:

- (a) prevention of accidents to ships including:
 - (i) safe navigational procedures and traffic separation schemes for the prevention of collisions, strandings and groundings, this to

include the ultimate development of international performance standards for navigational aids;

- (ii) watchkeeping practices in port and at sea and the training and certification of seamen;
 - (iii) provision of modern navigational and communications equipment;
 - (iv) the operational procedures during the transfer, loading and unloading of oil and noxious substances;
 - (v) manoeuvrability and controllability of large ships;
 - (vi) construction and equipment of ships carrying oil or noxious substances; and
 - (vii) safe carriage of dangerous goods in packaged forms or in freight containers or portable tanks or road and rail tank wagons,
- (b) minimization of the risk of escape of oil and other noxious substances in the event of maritime accidents, including facilitation of transfer of cargo in the event of accidents,
- (c) minimization of pollution damage to the marine environment including:
- (i) study and development of new techniques and methods for cleaning, recycling and disposing of hazardous substances carried by ships; and
 - (ii) technical study and development of devices and chemicals used in removing oil and other harmful substances discharged into the sea,

with a view to having appropriate action taken by way of the adoption and implementation at an early date of amendments to existing conventions relating to safety at sea and prevention of pollution or of new conventions, as appropriate.

Resolution 6

Control of Discharge of Oil

THE CONFERENCE,

NOTING that all petroleum-derived oils are regulated under Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

NOTING FURTHER that the regulation of certain light refined petroleum oils under Annex I of the Convention introduces a new dimension and scope to international control of ship-generated oil pollution,

RECOGNIZING that different types of petroleum-derived oils may behave differently in the marine environment and may have different hazard characteristics, and

CONSIDERING that the behaviour and effects of all petroleum-derived oils in the marine environment, and in particular the methods and procedures for controlling their discharge from ships, are appropriate matters for further study by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

RECOMMENDS that the Organization take appropriate steps, at an early date, to review, on a comprehensive basis, the environmental problems created by the discharge of all petroleum-derived oils into the marine environment, with particular reference to the problems associated with the discharge of light refined oils and with a view to possible improvement of the provisions of Annex I of the Convention.

Resolution 7

Method to Identify the Source of Discharged Oil

THE CONFERENCE,

HAVING IN MIND Regulation 9 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, whereby the discharge of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited except when such discharge satisfies specified conditions,

RECOGNIZING the need to ensure that any ship which has discharged oil or oily mixtures in contravention of the said Regulation shall be identified promptly and punished,

RECOGNIZING ALSO that some Governments have promoted work to develop a practical method whereby the discharged oil can be promptly identified as the oil loaded on board a certain ship,

URGES those Governments to continue their efforts and all other Governments to initiate research into this problem, with a view to arriving at an early solution.

Resolution 8

Draught Requirements for Segregated Ballast Tankers

THE CONFERENCE,

NOTING that Regulation 13 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, in determining the amount of required segregated ballast capacity, specifies a segregated ballast draught as a function of ship length, and that this will be applied to tankers of 150 metres in length and above,

NOTING FURTHER that this requirement is largely based on experience which pertains in general to large tankers where the amount of ballast taken aboard has been left to the discretion of the Master,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take appropriate action to consider these ballast draught requirements, taking full account of further experience with ships of various sizes which have operated safely in their ballast conditions and to examine them with a view to determining whether any improvement is required, with special regard to the need for a more specific requirement for tankers of less than 150 metres in length.

Resolution 9

Tonnage Measurement of Segregated Ballast Oil Tankers

THE CONFERENCE,

NOTING that Regulation 13 of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 requires segregated ballast for new oil tankers of 70,000 tons deadweight and above,

NOTING ALSO that this requirement may cause new segregated ballast oil tankers to have substantial increases in freeboard and certain principal dimensions, in comparison with existing oil tankers, for equivalent productive cargo deadweights,

NOTING FURTHER that substantially increased principal dimensions without increased deadweight may in some cases increase either gross or net registered tonnage or both, for segregated ballast oil tankers,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization study the matter of equitable determination of gross and net registered tonnage for segregated ballast oil tankers in comparison with existing oil tankers of equivalent productive cargo deadweight.

Resolution 10

Development of Efficient Oil Content Monitoring Arrangements

THE CONFERENCE,

NOTING that the Regulations contained in Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 rely for their control and enforcement in a number of instances on an oil discharge monitoring system and, in particular, that Regulation 15 of that Annex requires that an oil tanker designed for retention of oil on board shall be fitted with such a system to control the quality of any effluent discharged into the sea,

NOTING ALSO that Regulation 1(16) of that Annex provides for ballast to be considered as clean ballast if oil content monitoring arrangements establish that the oil content of the effluent from such a tank does not exceed 15 parts per million,

NOTING FURTHER the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by Resolution A.233(VII),

RECOGNIZING that further progress in the development of such monitors is an urgent requirement,

RECOMMENDS that the Organization should promote studies with a view to developing more sensitive, accurate and reliable oil content measuring instruments to cope with the full range of the oils covered by that Annex.

Resolution 11

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks in Oil Tankers

THE CONFERENCE,

NOTING with satisfaction that most tankers ordered since 1 January 1972 comply with the provisions regarding the limitation of the size and the arrangement of cargo tanks as laid down in the 1971 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, contained in Resolution A.246(VII) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, although those Amendments have not yet entered into force,

NOTING FURTHER that Resolution A.247(VII) of the Assembly of the Organization invites Governments to put into effect these requirements as soon as possible,

EMPHASIZING the desirability of the entry into force of the 1971 Amendments at the earliest possible date and in any case not later than the date of entry into force of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

BEING AWARE that some lapse of time will inevitably occur before the 1973 Convention can enter into force,

URGES all Governments to accept the Amendments to the 1954 Convention contained in Resolution A.246(VII) of the Assembly of the Organization as soon as possible.

Resolution 12

Development of Scientific Information on Water Quality Criteria

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the capacity of the sea to assimilate pollutants and render them harmless is limited and that its ability to regenerate natural resources is also limited,

BELIEVING that the adequacy of measures taken to prevent pollution of the sea by substances that are liable to create hazard to human health, to harm marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea needs to be kept under review,

BELIEVING ALSO that there is a need to organize all interested competent organizations in establishing methods whereby the needs of the marine environment relative to water quality can be established, to identify the sources of pollution and continually assess the various methods of controlling marine pollution for the development of new or more effective control measures where appropriate,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should co-operate with other organizations and in particular with the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP) to achieve these aims whereby a first step might be to examine the method and procedure necessary to establish water quality criteria for the protection of the marine environment.

Resolution 13

Procedures and Arrangements for the Discharge of Noxious Liquid Substances into the Sea

THE CONFERENCE,

HAVING CONCLUDED, in pursuance of its main objectives, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, which, *inter alia*, contains in Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk,

NOTING, in particular, Regulation 5 of Annex II by which the discharge into the sea of noxious liquid substances of Categories A, B, C and D or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances is prohibited, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements which shall be approved by the Administration to ensure that the criteria specified for each Category will be met,

DESIRING to facilitate international trade by ensuring, as far as possible, the uniform implementation of Annex II,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should ensure, with a view to providing a uniform basis for the guidance of the Parties to the Convention in approving such procedures and arrangements, that the necessary studies are undertaken with highest priority, in order to develop the standards referred to in Regulations 5 and 8 of Annex II,

RECOMMENDS FURTHER that the Organization should subsequently review the form of the Cargo Record Book contained in Appendix IV of Annex II of the Convention, taking into account the standards for procedures and arrangements previously developed.

Resolution 14

Recommendation on Hazard Evaluation of Noxious Liquid Substances

THE CONFERENCE,

HAVING CONCLUDED, in pursuance of its main objectives, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, which, *inter alia*, contains in Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk,

NOTING Resolution 17 by which the Conference recommended the development of appropriate provisions relating to the control of pollution by noxious solid substances carried in bulk,

NOTING, in particular, Regulations 3 and 4 of Annex II and its Appendices II and III by which liquid substances are categorized in accordance with their environmental hazards when released into the sea through the normal operation of ships,

NOTING ALSO with appreciation that the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP) had developed a rationale and had made hazard evaluations of some 400 substances which provided a sound scientific basis for their categorization,

DESIRING to facilitate international trade by avoiding, as far as possible, the necessity for Parties to the Convention to enter into consultation on substances not listed in Appendices II and III to Annex II,

NOTING FURTHER, however, that there are substances which require further data in order to complete the evaluation of their environmental hazards, particularly in relation to living resources,

BEING AWARE of the need to keep these Appendices up to date,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should as a matter of urgency take appropriate steps:

- (a) to review the criteria used to define Category D substances;
- (b) to evaluate the hazard of those substances for which further data were found necessary as well as new substances proposed to be carried in accordance with the rationale developed by GESAMP, and
- (c) to increase all the lists to cover all the substances known to be carried,

INVITES Governments to pursue and encourage studies on environmental hazards of such substances and provide the Organization, as specified in the Annex to this Resolution, with as much information as is available.

ANNEX TO RESOLUTION 14

Information on a New Substance to be Transported by Ships for the Evaluation of its Environmental Hazards

1. Correct technical name:
(Secondary or alternative name(s))

Note: The information listed below would enable a complete assessment to be made but a provisional assessment may be based on as much relevant information as is currently available to the Governments involved.

2. Chemical formula:
3. Physical properties:
 - (a) Boiling point:°C
 - (b) Melting point:°C

- (c) Specific gravity:
 - (d) Vapour pressure: kp/cm^2 at 37.8°C
 - (e) Solubility in water: mg/l at 20°C
 - (f) Viscosity:
 - (g) Odour (qualitative description):
 - (h) Colour:
4. Chemical and biochemical properties:
- (a) Chemical stability (oxidation, reduction, UV light):
 - (b) Reactivity with sea water:
 - (c) Biodegradability:
 - (d) Chemical oxygen demand (COD)/5-day Biochemical oxygen demand (BOD)₅ mg/l (20°C)
 - (e) Biotransformation (where known):
 - (f) Polymerizability under exposure to the atmosphere and sunlight:
 - (g) Lipid solubility:
5. Bioaccumulation by marine organisms (cf. GESAMP IV/19/Supp.1, paragraphs 23-26):
- (a) Rate and level of uptake and retention of substances:
 - (b) Tainting effect:
 - (c) Colour and other appearance changes:
6. Other damage to marine living resources (cf. GESAMP IV/19/Supp.1, paragraphs 27-30) Toxicity (TLm_{96}): ppm .
7. Hazard to human health (cf. GESAMP IV/19/Supp.1, paragraphs 31-34, 37):
- (a) By oral intake: mg/kg (LD_{50})
 - (b) By skin contact and inhalation:
8. Effect on amenities (cf. GESAMP IV/19/Supp.1, paragraphs 38-42):
9. Additional remarks (briefly describe test conditions for items 5, 6 and 7 above).

Note: Approved standard method should be used where possible.

Resolution 15

Recommendation Concerning the Convention Provisions Relating to the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk

THE CONFERENCE,

NOTING the Regulations relating to the design, construction, equipment and procedures for ships carrying noxious liquid substances in bulk contained in Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, in particular Regulation 13(2) of that Annex by which Parties to the Convention are obliged to issue, or to cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and procedures for such ships in order to ensure compliance with Regulation 2(1) of that Annex,

NOTING ALSO Regulation 13(3) of that Annex which requires that for chemical tankers the detailed requirements shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk ("Bulk Chemical Code") adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in Resolution A.212(VII),

NOTING FURTHER that the Organization has prepared an approach to modification of the Bulk Chemical Code to include marine pollution prevention measures,

DESIRING the formulation of appropriate provisions for the carriage of noxious liquid substances in bulk in ships that are not self-propelled and in ships other than chemical tankers,

RECOMMENDS that the Organization:

- (a) amends the Bulk Chemical Code as early as possible in order to include requirements necessary from the marine pollution prevention point of view and also to ensure consistency with the provisions of the Convention, in particular the definition of a new and existing ship in paragraph 1.7 of the Code;
- (b) keeps the Code under constant review with regard to prevention of marine pollution, taking into account both experience and future development of technology; and
- (c) develops with priority Codes for the carriage of noxious liquid substances in bulk in ships that are not self-propelled and in ships other than chemical tankers.

Resolution 16

Recommendation Concerning the Prevention of Pollution by Liquefied or Compressed Gases Carried in Bulk

THE CONFERENCE,

NOTING that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, contains in Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk which are framed to eliminate or minimize intentional or accidental pollution by such substances,

RECOGNIZING a potential hazard to the environment in general which is also involved in the carriage of some liquefied or compressed gases in bulk by ships,

NOTING ALSO that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has under preparation a Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Liquefied or Compressed Gases in Bulk ("Gas Carrier Code"),

RECOMMENDS that:

- (a) the Organization should use all its endeavours to bring the Gas Carrier Code to the earliest possible completion; and
- (b) Parties to the Convention, following the finalization of the Gas Carrier Code, should issue or cause to be issued such national requirements as may be necessary to minimize any harmful effect of transporting liquefied or compressed gases in bulk on the environment.

Resolution 17

Recommendation Concerning the Prevention of Pollution by Noxious Solid Substances Carried in Bulk

THE CONFERENCE,

NOTING that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, contains in Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk which are framed to eliminate or minimize intentional or accidental pollution by such substances,

RECOGNIZING a potential hazard to the marine environment which is also involved in the carriage of noxious solid substances in bulk by ships,

RECOGNIZING ALSO a possible need to formulate appropriate provisions for inclusion in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

NOTING however that the present state of knowledge in this field has not advanced sufficiently to enable the Conference to formulate such provisions,

RECOMMENDS that:

- (a) the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization pursue and encourage studies on the impact that the carriage of noxious solid substances in bulk by ships may have upon the marine environment and on the measures for minimizing the threat to the marine environment which arises from the carriage of such substances; and
- (b) the results of such studies be directed towards the development of the appropriate provisions relating to the control of pollution by noxious solid substances carried in bulk for inclusion in the 1973 Convention.

INVITES Governments:

- (a) to forward reports of incidents involving noxious solid substances carried in bulk by ships to the Organization pending development of the regulations of the 1973 Convention; and
- (b) to issue, or cause to be issued, such national requirements as may be necessary to minimize any harmful effect of transporting noxious solid substances in bulk on the environment.

Resolution 18

**Research into the Effect of Discharge of Ballast Water
Containing Bacteria of Epidemic Diseases**

THE CONFERENCE,

NOTING that ballast water taken in waters which may contain bacteria of epidemic diseases may, when discharged into the sea in another location, cause a danger of spreading of the epidemic diseases to other countries,

REQUESTS the World Health Organization, in collaboration with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, to initiate studies on that problem on the basis of any evidence and of proposals which may be submitted by any Government.

Resolution 19

**Recommendation Concerning the Prevention of Pollution by Harmful Substances
Carried by Sea in Packaged Forms or in Freight Containers,
Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons**

THE CONFERENCE,

NOTING the Regulations set forth in Annex III of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, relating to the carriage of harmful substances by sea in packaged forms, or in freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons, in particular Regulation 1(3) of that Annex by which Parties to the Convention are obliged to issue, or cause to be issued, detailed instructions on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification for preventing or minimizing pollution of the marine environment,

NOTING ALSO the Regulations relating to the safe carriage of dangerous goods by sea as set out in Chapter VII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in particular Regulation 1(d) of that Chapter by which Contracting Governments are obliged to issue, or cause to be issued, detailed instructions for the safe packing and stowage of specific dangerous goods or categories of dangerous goods which shall include any precautions necessary in relation to other cargo,

NOTING FURTHER the International Maritime Dangerous Goods Code which was prepared in implementation of Recommendation 56 of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960, and has been recommended by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization as a uniform basis upon which Governments should formulate the national regulations envisaged in Chapter VII of the 1960 Safety Convention,

RECOGNIZING that provisions concerning harmful substances as defined in Article 2(2) of the 1973 Convention must be specified and be complementary to those which have been adopted for the carriage of dangerous goods by sea,

RECOMMENDS that:

- (a) the Organization pursue and encourage studies on the impact that the carriage by sea of such harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons, may have upon the marine environment;
- (b) the results of such studies be directed towards the revision of the scope of the International Maritime Dangerous Goods Code, taking into account:
 - (i) substances that are harmful to the marine environment whether or not they are classed as dangerous goods;
 - (ii) the minimization of the threat to the marine environment that arises from the carriage by sea of the substances that will be enumerated in that Code; and
 - (iii) safety in maritime transport;
- (c) in such revision particular account be taken of:
 - (i) packaging,
 - (ii) marking and labelling,
 - (iii) documentation,
 - (iv) stowage,
 - (v) quantity limitations,
 - (vi) exceptions, and
 - (vii) notification.
- (d) Governments consider adoption of the format of the International Maritime Dangerous Goods Code for the systematic development of regulations and standards for the carriage by sea of harmful substances that represent a threat to the marine environment so as to ensure compatibility between safety requirements and provisions relating to pollution abatement;
- (e) such particulars as referred to in this paragraph form the basis for the further development of the provisions of the Regulations contained in Annex III of the 1973 Convention; and
- (f) Parties to the 1973 Convention make arrangements to cater for the possible need to recover or otherwise deal with harmful substances which are lost or may be lost into the sea from ships.

Resolution 20

Provision of Standards and Test Methods Concerning Discharge of Sewage

THE CONFERENCE,

NOTING that Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, contains certain requirements concerning the discharge of sewage into the sea from ships which should be based on standards and test methods to be developed by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

URGES the Organization to take action to develop such standards and test methods as soon as possible.

Resolution 21

Provision of Reception Facilities for the Discharge of Sewage and Disposal of Garbage

THE CONFERENCE,

NOTING that Annexes IV and V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, provide that the discharge of sewage and disposal of garbage into the sea from ships shall be prohibited except when specified conditions are satisfied,

RECOGNIZING the need for adequate reception facilities to make possible the application of these requirements for the discharge of sewage and disposal of garbage,

RECOGNIZING FURTHER that the effective implementation of Annexes IV and V of the Convention is dependent upon the availability of such reception facilities on a world-wide basis,

URGES Governments to take appropriate action to ensure the provision, as early as possible, of adequate facilities for the reception of sewage and garbage from ships, adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

Resolution 22

Promotion of Technical Co-operation

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the complete elimination of pollution in the marine environment by ships requires broad international co-operation and technical and scientific resources,

RECOGNIZING FURTHER that Parties to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, will be asked to undertake full responsibility and make arrangements for detecting, monitoring and preventing or mitigating pollution by ships,

BELIEVING that the promotion of technical co-operation on an inter-governmental level will hasten the implementation of the Convention by States not already possessing the necessary or adequate technical and scientific expertise,

URGES Governments to promote, in consultation with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and other international bodies, and with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those States which request technical assistance for:

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

URGES FURTHER Governments to initiate action in connexion with the above without awaiting the entry into force of the Convention.

Resolution 23

Nature and Extent of States' Rights over the Sea

THE CONFERENCE,

BEARING IN MIND that a United Nations Conference on the Law of the Sea is to be convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations,

TAKING INTO ACCOUNT the specialized character of the present Conference,

CONSIDERING that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, establishes technical requirements relating to the operation, design and equipment of ships with regard to the prevention of marine pollution, and that, wherever necessary, these international standards should be progressively amended and further improved within the framework of that Convention,

MINDFUL of paragraph (2) of Article 9 of the Convention,

NOTING that the Convention deals mainly with technical questions such as operation, equipment and design of ships,

BEING CONVINCED that the appropriate forum to deal with the question of the nature and extent of States' rights over the sea is the above-mentioned Conference on the Law of the Sea,

DECLARES that the decision of the present Conference reflects a clear intention to leave that question to the above-mentioned Conference on the Law of the Sea,

DECLARES FURTHER that the rights exercised by a State within its jurisdiction in accordance with the Convention do not preclude the existence of other rights of that State under international law.

Resolution 24

Co-ordination of Activities on the Prevention and Control of Marine Pollution

THE CONFERENCE,

NOTING that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, has conferred upon the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and its Secretary-General, important functions to be performed under the Convention,

RECOGNIZING the need for effective co-ordination of activities carried out by different international organizations concerned with the prevention and control of marine pollution,

RECOMMENDS that the Organization, where necessary, consult with and seek assistance from other international organizations and expert bodies concerned within the United Nations system in order to achieve the objectives of the present Convention.

Resolution 25

Transmission of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 to the United Nations Conference on the Law of the Sea

THE CONFERENCE,

BEARING IN MIND that a United Nations Conference on the Law of the Sea will be convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations,

NOTING that, in accordance with the foregoing Resolution, international law concerning marine pollution forms a part of the Law of the Sea,

REQUESTS the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to forward the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the United Nations Conference on the Law of the Sea, so that this Convention can be taken into account in the broader context of that Conference.

Resolution 26

Establishment of the List of Substances annexed to the
Protocol Relating to Intervention on the High Seas in
Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil

THE CONFERENCE,

NOTING that the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil, 1973, provides in its Articles I and III that the list of substances to be annexed to the Protocol shall be established and maintained by an appropriate body designated by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

NOTING FURTHER that the Protocol provides that Parties to the Protocol whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body when it considers matters relating to the list,

RECOGNIZING that the early establishment of this list will encourage acceptance of the Protocol by Governments and thereby promote the speedy entry into force of the Protocol,

REQUESTS the Organization to designate at the earliest practicable opportunity the appropriate body in accordance with the provisions of Articles I and III of the Protocol and to provide this body with the necessary facilities for its work,

REQUESTS that appropriate body to proceed with all speed and establish the list not later than 30 November 1974, which list shall be adopted by a two-thirds majority of those present and voting in that body,

RECOMMENDS that in establishing and maintaining the list of substances the appropriate body should consult and co-operate with competent international organizations,

REQUESTS the Secretary-General of the Organization, as soon as the list has been established, to annex copies thereof to the authentic texts of the Protocol,

REQUESTS FURTHER the Secretary-General of the Organization to communicate this list to Governments without delay.

RESOLUTIONS ADOPTED BY THE CONFERENCE

RESOLUTION I

TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) when implemented, would substantially achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

DESIRING to bring the MARPOL Protocol which incorporates and modifies the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Convention) into force as soon as possible,

TAKING NOTE of the work by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to resolve the technical problems involved in the implementation of the MARPOL Convention,

RECOMMENDS that all Governments concerned adopt a target date of June 1981 for the entry into force of the MARPOL Protocol which incorporates and modifies the MARPOL Convention,

RECOMMENDS ALSO that those States which contemplate becoming Parties to the MARPOL Protocol:

- (a) make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible but not later than June 1980;
- (b) if they have not deposited such instruments before June 1980, give the Secretary-General of the Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

RECOMMENDS FURTHER that, prior to the entry into force of the MARPOL Protocol, Governments should ensure that the provisions of that Protocol are applied by the date fixed to new ships in respect of requirements which contain a specific implementation date,

NOTING that, with regard to existing oil tankers, the MARPOL Protocol prescribes that requirements should be implemented in relation to the date on which the Protocol enters into force,

INVITES all Governments concerned to put these requirements into effect, to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the MARPOL Protocol, by June 1981, or as soon as possible thereafter, namely:

— for existing crude oil tankers:

Requirements for segregated ballast tanks, crude oil washing system or dedicated clean ballast tanks contained in Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol

— for existing product carriers:

Requirements for segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks contained in Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol,

RECOMMENDS that the eleventh session of the Assembly of the Organization in 1979 review progress towards meeting those dates.

RESOLUTION 2

TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THAT CONVENTION

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Convention) and the Protocol of 1978 Relating

to that Convention (SOLAS Protocol) when implemented, can make a significant improvement in the safety of ships and property at sea and the life of persons on board,

NOTING that the SOLAS Protocol adopted by the Conference cannot enter into force before the SOLAS Convention enters into force,

DESIRING to bring the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol into force as soon as possible,

RECOMMENDS that all Governments concerned adopt a target date of June 1979 for the entry into force of the SOLAS Convention and endeavour to ensure that the SOLAS Protocol enters into force at the same time or as soon as possible thereafter,

RECOMMENDS ALSO that those States which contemplate becoming Parties to the SOLAS Convention:

- (a) make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at the earliest possible date, but not later than June 1978;
- (b) deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, the SOLAS Protocol when it is open for signature or as soon as possible thereafter; and when it becomes possible to do so, endeavour to deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, both the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol simultaneously;
- (c) if they have not deposited such instruments before June 1978, give the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

RECOMMENDS ALSO that States which have deposited instruments of ratification of the SOLAS Convention should deposit instruments of ratification of the SOLAS Protocol as soon as possible,

RECOMMENDS FURTHER that, prior to the entry into force of the SOLAS Protocol, Administrations should ensure that the provisions of that instrument are applied to new tankers by the date fixed in respect of requirements which contain a specific implementation date,

NOTING that, with regard to existing ships, the SOLAS Protocol prescribes that the requirement should be implemented in relation to the date on which that Protocol enters into force,

INVITES all Governments concerned to put these requirements into effect to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the SOLAS Protocol, by the following dates, or as soon as possible thereafter, namely:

- Requirements for inert gas systems contained in Regulation 60 of Chapter II-2 of the SOLAS Protocol

Existing tankers of 70,000 tons deadweight and above: by June 1981

Existing tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, and existing crude oil tankers of 20,000 tons and above but below 40,000 tons deadweight fitted with high capacity tank washing machines: by June 1983

Requirements for steering gear for existing tankers contained in Regulation 29(d) of Chapter II-1 of the SOLAS Protocol: by June 1981,

RECOMMENDS that the eleventh session of the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in 1979 review progress towards meeting these dates.

RESOLUTION 3

FUTURE DEVELOPMENTS AIMED AT ELIMINATING POLLUTION

THE CONFERENCE,

NOTING that Resolutions 1 and 3 of the International Conference on Marine Pollution, 1973, expressed the belief that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, will, when implemented, constitute a further important step towards the complete elimination of pollution of the sea by harmful substances from ships,

BELIEVING that the Protocol of 1978 relating to that Convention (MARPOL Protocol) will further contribute towards the objective of eliminating pollution by oil,

NOTING the provisions of the MARPOL Protocol extending the requirements for segregated ballast tanks to all new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and also making the crude oil washing systems obligatory for such oil tankers,

BEING AWARE that the combination of the requirements for segregated ballast tanks and crude oil washing systems provides Administrations with a greatly improved ability to meet the objective of completely eliminating pollution of the sea from ships,

RECOMMENDS that such combination of requirements should be an ultimate objective of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in respect of pollution from crude oil tankers,

INVITES the Organization to develop, not later than 1986, proposals for appropriate amendments to the MARPOL Protocol to achieve the above objective.

RESOLUTION 4

CONTROL PROCEDURES FOR EXISTING CRUDE OIL TANKERS OF LESS THAN 40,000 TONS DEADWEIGHT

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol),

NOTING that the MARPOL Protocol contains new requirements relating to the carriage of ballast and the washing of cargo tanks in oil tankers of 40,000 tons deadweight and above,

RECOGNIZING that in order to implement these requirements effectively, continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of washing procedures, which will be required regardless of whether existing oil tankers of 40,000 tons deadweight and above operate with segregated ballast tanks, crude oil washing systems or dedicated clean ballast tanks,

RECOGNIZING ALSO that for existing tankers of less than 40,000 tons deadweight full reliance will need to be placed on the effective operation of the systems to be used for retaining the oil on board,

RECOGNIZING FURTHER the progress made by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in developing procedures for the control of discharges referred to in Resolution 6 adopted by this Conference,

URGES Governments to pay special attention to implementing those procedures on tankers of less than 40,000 tons deadweight, both in loading and unloading ports or terminals,

RECOMMENDS that the measures taken to implement such procedures should be kept under regular review by the Organization.

RESOLUTION 5

FURTHER DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL STANDARDS FOR INERT GAS SYSTEMS

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Convention) and the Protocol of 1978 relating to that Convention (SOLAS Protocol) significantly extend the application of inert gas systems to both new and existing tankers,

BEARING IN MIND Resolution 2 adopted by this Conference to implement the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol as soon as possible and the effect of this extended application on the available manufacturing capacity and the essential need to ensure that every inert gas system is in compliance with the highest technical standards,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization promote studies with a view to re-examining the requirements relating to inert gas systems in Regulation 62 of Chapter II-2 of the SOLAS Convention and developing guidelines to supplement the requirements of that Regulation by taking account of the arduous operating conditions and the need to maintain these systems to a satisfactory standard.

RESOLUTION 6

PROCEDURES FOR THE EFFECTIVE ENFORCEMENT OF CONVENTIONS RELATING TO SAFETY OF LIFE AT SEA AND THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING the importance of making acceptable international instruments covering safety and the prevention of pollution, ensuring their rapid entry into force and their effective enforcement subsequently,

NOTING with regard to prevention of pollution from ships that Resolution 1 adopted by the International Conference on Marine Pollution, 1973, urged Governments to accept the 1969 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as a matter of urgency,

NOTING ALSO with satisfaction that the aforementioned Amendments came into force on 20 January 1978,

BEING AWARE that Resolution A.391(X) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 14 November 1977, set out guidelines for the enforcement of the aforementioned Convention as amended,

NOTING FURTHER that Resolution A.321(IX) adopted by the Assembly of the Organization on 12 November 1975 setting out procedures for the control of ships in respect of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and the International Convention on Load Lines, 1966,

URGES Governments to implement the above-mentioned procedures and guidelines in order to ensure that the standards of safety on ships and those concerning the prevention of pollution from ships are fully complied with,

INVITES the Organization to develop further these procedures and guidelines, as appropriate, as new standards contained in conventions and protocols relating to safety and prevention of pollution come into force.

RESOLUTION 7

DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF IN PORT INSPECTIONS OF THE RESULT OF CARGO TANK CLEANING USING CRUDE OIL WASHING

THE CONFERENCE,

NOTING that Regulations 13 and 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) adopted by this Conference contain new requirements for a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

RECOGNIZING that in order to implement these requirements effectively continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of crude oil washing procedures with a view to achieving the ultimate objective of complete elimination of pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO that uniform guidelines for the extent and particulars of in port inspections of the results of cargo tank cleaning are a prerequisite for ensuring compliance of crude oil tankers using crude oil washing systems at all times with the provisions of the MARPOL Protocol,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take urgent action to develop such guidelines which should be implemented by Governments as soon as they are adopted by the Organization.

RESOLUTION 8

IMPROVEMENT OF THE STANDARDS OF CREWS ON TANKERS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which contain more stringent requirements for the design, equipment, inspection and certification of ships, particularly tankers,

NOTING that an international conference will shortly be held on training and certification of seafarers with the intention of concluding a convention thereon,

BEARING IN MIND that the human factor is of critical importance with regard to the safe operation of ships,

RECOGNIZING THEREFORE that the full advantage of complex and advanced design and equipment of tankers with regard to safety of life at sea and protection of the marine environment can only be obtained if at the same time requirements are introduced on adequate training and certification of crews on tankers,

INVITES the Inter Governmental Maritime Consultative Organization to bring to the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers the need for the adoption of provisions in an international convention for adequate training and certification of crews on tankers.

RESOLUTION 9

PROTECTION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS

THE CONFERENCE,

NOTING with appreciation the work being carried out by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization concerning the protection of the marine environment against pollution from ships and from dumping of wastes,

NOTING FURTHER the action taken by the International Conference on Marine Pollution, 1973, to include in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Convention) special mandatory provisions to prevent pollution of the sea in certain defined special areas, including the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs" area, because of their particular oceanographic characteristics and ecological significance,

NOTING ALSO that, under Article VIII of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (the London Dumping Convention), Contracting Parties with common interests to protect in the marine environment in a given geographical area shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enter into regional agreements consistent with that Convention for the prevention of pollution, especially by dumping,

BEING AWARE of continuing activities in special regions including the Mediterranean Sea, the Red Sea, the "Gulfs" area, the Gulf of Guinea, the Caribbean and South East Asian Waters, within the United Nations system under the co-ordination of the United Nations Environment Programme and with the participation of IMCO,

BEING AWARE ALSO of the need for measures aiming at the protection of particularly sensitive sea areas against pollution from ships and dumping of wastes,

REALIZING that this need cannot be met without special studies undertaken as a matter of priority,

RECOGNIZING the competence of the Organization in the field of the prevention and control of marine pollution from ships and dumping of

wastes, and the competence of other international organizations in the field of the marine environment,

INVITES the Organization:

- (a) to pursue its efforts in respect of the protection of the marine environment against pollution from ships and dumping of wastes;
- (b) to initiate, as a matter of priority and in addition to the work under way, studies, in collaboration with other relevant international organizations and expert bodies, with a view to:
 - (i) making an inventory of sea areas around the world which are in special need of protection against marine pollution from ships and dumping, on account of the areas' particular sensitivity in respect of their renewable natural resources or in respect of their importance for scientific purposes;
 - (ii) assessing, inasmuch as possible, the extent of the need of protection, as well as the measures which might be considered appropriate, in order to achieve a reasonable degree of protection, taking into account also other legitimate uses of the seas;
- (c) to consider, on the basis of the studies carried out accordingly and the results of other work undertaken, what action will be needed in order to enhance the protection of the marine environment from pollution from ships and dumping of wastes;
- (d) to take action, when appropriate, in accordance with the established procedure, with a view to incorporating any necessary provisions, within the framework of relevant conventions, as may be identified as a result of the above studies;
- (e) to formulate a recommendation to the Consultative Meeting of Contracting Parties that appropriate steps be taken within the framework of the London Dumping Convention, to protect such particularly sensitive sea areas from pollution caused by dumping.

RESOLUTION 10

DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF STATUTORY SURVEYS AND INSPECTIONS, INCLUDING UNSCHEDULED INSPECTIONS AND MANDATORY ANNUAL SURVEYS OF SHIPS

THE CONFERENCE,

NOTING that the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Protocol) and to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) provide for modifications to the provisions relating to the intervals of surveys and inspections, and the introduction of unscheduled inspections and mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections of ships,

REALIZING that the efficiency of such surveys and inspections depends on the national rules promulgated by Administrations to give effect to the provisions of the Conventions and Protocols,

RECOGNIZING that uniform requirements for the extent and particulars of the surveys and inspections can make a valuable contribution to the cause of ensuring continual compliance of ships with the requirements of the Conventions and Protocols,

RECOGNIZING ALSO that at the present time there are a number of different periods of validity for the Certificates required by the SOLAS and MARPOL Conventions and the International Convention on Load Lines, 1966, as well as different intervals of intermediate surveys or inspections required by the said Conventions and Protocols and that it would be of advantage to standardize these periods and intervals,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take early action to develop guidelines for Administrations as to the extent, particulars and frequency of such surveys and inspections of ships having due regard to their construction, machinery, equipment and age; these guidelines should also contain requirements for the frequency and scope of unscheduled inspections and the scope of mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections,

RECOMMENDS ALSO that in due course the Organization take the necessary action to amend the appropriate instruments with a view to standardizing the periods of validity of the Certificates as well as the intervals of intermediate surveys and inspections required by the above-mentioned Conventions and Protocols.

RESOLUTION 11

MARINE SAFETY CORPS

THE CONFERENCE,

NOTING the importance of all Administrations exercising effectively their responsibilities for formulating regulations and causing surveys and inspections of ships to be undertaken in accordance with international conventions relating to maritime safety and the prevention of pollution from ships,

RECOGNIZING that certain Administrations have inadequate reserves of skilled and experienced personnel to undertake such work as fully and frequently as desirable and that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization may be able to help them to develop such reserves by providing appropriate skilled advice and assistance, on request and through the available technical assistance programmes,

REQUESTS the Organization to formulate arrangements for making such advice and assistance available by the establishment and utilization of a Marine Safety Corps of experts whose services may be made available by Governments willing to provide such assistance,

RFQUESTS the Secretary-General of the Organization to make such arrangements widely known among Member States, to arrange to make these experts available to Governments in response to their requests for such assistance, through the available technical assistance programmes, and to report on these operations to the Maritime Safety Committee or the Marine Environment Protection Committee of the Organization, as appropriate.

RESOLUTION 12

IMPROVED STEERING GEAR STANDARDS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Protocol),

NOTING that substantive changes to the technical provisions of the 1974 Convention concerning improved steering gear standards incorporated in that Protocol will apply only to tankers of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

NOTING ALSO that Resolution A.325(IX) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, which deals, *inter alia*, with improved steering arrangements for new ships of various tonnages, is in the form of a recommendation only,

RECOGNIZING the need to consider the application of the improved steering gear standards in the SOLAS Protocol and in the above-mentioned Resolution to all new ships,

REQUESTS the Organization as a matter of urgency:

- (a) to redraft the steering gear standards for passenger and cargo ships as contained in Resolution A.325(IX), taking into account the provisions of the SOLAS Protocol;
- (b) to study the need for making the steering gear standards, which are applicable to tankers only in the SOLAS Protocol, applicable also to ships other than tankers; and
- (c) to consider the adoption of improved steering gear standards, together with other provisions for machinery and electrical installations in Resolution A.325(IX), as amendments to Chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, upon its entry into force.

RESOLUTION 13

CARRIAGE OF COLLISION AVOIDANCE AIDS

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that the proper use of collision avoidance aids will assist the interpretation of radar data and could reduce the risk of collision and pollution of the marine environment,

BEARING IN MIND that collision avoidance aids with inadequate operational performance standards or operated by insufficiently trained personnel might prejudice safety of navigation,

CONSIDERING the need to prepare requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

CONSIDERING ALSO that the preparation of performance standards is a prerequisite for such requirements,

INVITES the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization:

- (a) to develop performance standards for collision avoidance aids as a matter of urgency and not later than 1 July 1979;
- (b) to prepare, within the same period, requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards so that Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, can be amended at the earliest practicable time; and
- (c) to invite the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers to the need for including appropriate provisions concerning the use of collision avoidance aids in an international convention on training and certification of seafarers.

RESOLUTION 14

SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) which contains new and more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

NOTING Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with dedicated clean ballast tanks,

NOTING FURTHER that under Regulation 13A(2) of Annex I of the MARPOL Protocol requirements for arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

ADOPTS the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks, the text of which is set out in the Annex to this Resolution,

RECOGNIZES that further improvement may be required in the Specifications,

REQUESTS the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, those Specifications.

ANNEX

SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

1. PURPOSE

The purpose of these Specifications is to define:

- (a) the proper on board arrangements; and
- (b) the operational procedures

for the dedicated clean ballast tanks (CBT) concept. These Specifications are intended to be used by shipowners when developing and by Administrations when approving detailed arrangements and procedures for each individual tanker.

2. APPLICATION

These Specifications apply to oil tankers intended to be operated under the CBT concept in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol).

3. ON BOARD ARRANGEMENTS

The selection of tanks dedicated solely to the carriage of clean ballast and the pumping and piping arrangements shall be developed by the shipowner and be approved and certified by the Administration on the basis of these Specifications.

3.1 *Selection of tanks*

The selection of clean ballast tanks shall be made to achieve the best overall result from operational and pollution prevention points of view, having regard to the following aspects:

- (a) Tanks shall be so selected as to provide adequate capacity to enable the tanker to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of Annex I of the MARPOL Protocol.
- (b) Hull stress must be within acceptable limits in the resulting ballast and loaded conditions.
- (c) Tanks shall be so selected as to require a minimum of involvement of the cargo piping and pumping system.
- (d) While wing tanks are preferable from the damage protection point of view for carriage of clean ballast, centre tanks are acceptable if they offer a significantly better overall arrangement with regard to tank volume and piping arrangements.
- (e) If a slop tank is not included in the original tank arrangement, a tank of sufficient capacity shall be designated as the slop tank to receive the pipe flushing water.

3.2 *Pumping and piping*

In the overall arrangement the following points should also be kept in mind:

- (a) All ballast tanks should, whenever possible, be served by a single pump with a minimum of piping involved, in order to reduce the risk of contamination.
- (b) The piping system required for ballast handling should be so arranged as to flush without depositing oily water in the clean ballast tanks. Flushing may be done from a sea chest through the piping to a slop tank or from the clean ballast tanks to the slop tank. If separate ballast lines are used, these lines need not be flushed.
- (c) "Dead end" pipe sections should be avoided as far as possible but where necessary means shall be provided to drain such sections by connexion to a stripping device.
- (d) Double valve separation of ballast and cargo spaces should always be maintained during the voyage and to the maximum extent possible during cargo and ballast operations.

- (e) When an oil content meter is installed as required by Regulation 13A(3) of Annex I of the MARPOL Protocol, sampling points should be arranged to enable sampling of all discharges of clean ballast water, as well as regular load on top (LOT) discharges. When possible a sampling point should be arranged to enable sampling of the pipe flushing water routed to the slop tank.

4. OPERATIONAL PROCEDURES

A Clean Ballast Tank Operation Manual, which includes a check list, shall be developed by the shipowner for each individual tanker and shall be approved by the Administration on the basis of these Specifications.

4.1 *In loading port*

Prior to the tanker's arrival at loading port, the clean ballast quantity may be reduced to berthing condition, using a pipe that has been cleaned during the ballast voyage. A CBT tanker is never loaded to its full cargo carrying capacity, and is normally capable of carrying a full cargo together with the normal quantity of port ballast, i.e. quantity of clean ballast for arrival purposes. This enables the tanker to operate, draught permitting, without handling any ballast water in port.

After any discharge of clean ballast in port the affected pipe system should be drained, and all valves to clean ballast tanks should be closed. If the pipe flushing procedure requires water to be available in the ballast tanks, the proper quantity is left in these tanks before they are closed off from the piping system. Thereafter, the piping system is used for normal cargo loading operations.

4.2 *Loaded voyage*

During the voyage in loaded condition pump and pipe flushing is carried out. Any resulting oily mixtures are to be settled in a slop tank. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

When convenient after departure, the pumping and piping system to be used for clean ballast handling is flushed to a slop tank. The quantity of flushing water available should be at least 10 times the affected pipe volume. If ballast in excess of the necessary flushing water quantity is retained on board during loading, the remaining quantity can be discharged overboard using the clean piping.

When an oil content meter is installed in accordance with the requirements of Regulation 13A(3) of Annex I of the MARPOL Protocol, all discharges shall be monitored by this equipment. Where possible, the oil content in the pipe flushing water shall also be monitored to assist in controlling the efficiency of the flushing and for the detection of any abnormalities in the operation.

4.3 *In unloading port*

Prior to berthing in an unloading port, a quantity of clean ballast, adequate for flushing the piping designated for handling clean ballast, shall be taken on board through that piping which has remained clean throughout the voyage. If port draught limitations permit, it is recommended that more ballast be taken on board within the deadweight light, up to the normal quantity for departure condition, thereby eliminating the need for further handling of ballast during the unloading. If it is expected that further ballasting during the unloading is necessary, the required pump and pipe

section is initially left clean. The desired ballast is taken on as soon as draught conditions permit, whereupon the unloading can continue with all pumps available.

Upon completion of the unloading or at departure, the pump and piping are flushed to the slop tank, followed by ballasting of the clean ballast tanks to normal sea conditions.

4.4 *Ballast voyage*

During the ballast voyage the pumping and piping system used for handling clean ballast shall be kept clean and, after any handling of oily water, be refushed as necessary in preparation for ballast handling in the loading port. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

4.5 *Check list*

The approved operational procedures should be supplemented by a check list. The list in the Appendix to these Specifications applies generally to all tankers operating under the CBT concept. When the check list for a specific tanker is prepared, it should be expanded to include any other step of relevance and be completed with appropriate identification of pumps, valves, etc.

5. SURVEY AND CERTIFICATION

5.1 Every oil tanker intended to be operated with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the MARPOL Protocol, shall be subject to the survey required by Regulation 4 of Annex I of that Protocol.

5.2 Such survey should be made prior to the date of entry into force of the MARPOL Protocol in order to enable issue of the International Oil Pollution Prevention Certificate before compliance with the MARPOL Protocol requirements becomes mandatory.

5.3 The survey shall include the verifications of the appropriateness of:

- the selection of ballast tanks and pumping and piping arrangements, in accordance with Section 3 above;
the CBT Operation Manual, i.e. the detailed operational procedures including check list, in accordance with Section 4 above.

5.4 Upon approval in the respects mentioned in Sections 5.1 and 5.3 above, the International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued by the Administration. The Certificate shall indicate which tanks are approved solely for the carriage of dedicated clean ballast. It shall also state that the master has been supplied with information concerning approved operational procedures (CBT Operation Manual).

5.5 Alterations to a CBT tanker which affect its capability to be operated under the CBT concept require the approval of the Administration and shall be reflected in the International Oil Pollution Prevention Certificate and, if appropriate, in the CBT Operation Manual.

6. DOCUMENTS

The International Oil Pollution Prevention Certificate and the CBT Operation Manual shall at all times be available on board the tanker.

Appendix

CBT OPERATIONAL PROCEDURES – CHECK LIST

I. *Prior to arrival at the loading port*

1. Transfer all remaining slop to a cargo tank.
2. Ensure that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned to accommodate simultaneous discharge of clean ballast while loading.
3. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed.
4. Perform visual inspection of all clean ballast tanks and their contents, if any, for signs of contamination.
5. Discharge a sufficient amount of clean ballast water to ensure that remaining ballast water and cargo to be loaded will not exceed the permissible deadweight or draught. Leave a sufficient amount of water for flushing the piping, and as a minimum, a quantity equal to 10 times the volume of the affected piping.
6. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
7. If no further ballast discharge is anticipated, drain the clean ballast piping.

II. *In the loading port*

1. Perform normal loading operations of cargo tanks.
2. Ensure sufficient slop tank capacity is available for subsequent reception of cargo pump and pipe flushings.
3. When applicable, discharge remaining clean ballast before entire piping system is used for loading. Leave the required minimum quantity of flushing water in ballast tanks.
4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
5. Ensure that all valves to the cargo tanks are closed upon completion of loading.

III. *After departure from the loading port*

1. Flush appropriate pumping and piping with sufficient water for clean ballast tanks into a slop tank.
2. Ensure that valves to the slop tank are closed before pumping the remaining clean water overboard and monitoring oil content of the water, either visually or by a content meter.
3. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.

IV. *Prior to arrival at the unloading port*

1. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed.
2. Recheck that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned.
3. Ballast as required through clean cargo pumps and pipes, considering port draught requirements.
4. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.

V. *In the unloading port*

1. Allocate pumping and piping intended for clean ballast operation.
2. Perform normal unloading operations.
3. As soon as draught conditions permit, complete ballasting as required to departure condition.
4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
5. Complete unloading.

VI. *After departure from the unloading port*

1. Flush pumping and piping serving the clean ballast tanks into the slop tank
2. Top up clean ballast tanks as required.
3. Process the slop tank content in accordance with LOT procedures.

RESOLUTION 15

SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND CONTROL OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) which contains new and more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

NOTING Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

NOTING FURTHER that under Regulation 13B(2) of Annex I of the MARPOL Protocol the requirements for the crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

ADOPTS the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems, the text of which is set out in the Annex to this Resolution,

RECOGNIZES that further improvement may be required in the Specifications, taking into account the development of technology in this field and in the light of experience gained,

REQUESTS the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, the Specifications in order that the revised Specifications reflect the latest technology and practices as may be developed by the time of entry into force of the Protocol.

ANNEX

SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND
CONTROL OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

INDEX OF SECTIONS

1. Purpose	..	..	..	..	..	..
2. Application	..	..	..	..	..	..
3. General provisions	..	..	..	..	..	..
3.1 Definition	..	..	..	..	..	..
3.2 Initial survey	..	..	..	..	..	..
4. Design criteria	..	..	..	..	..	..
4.1 Piping	..	..	..	..	..	..
4.2 Tank washing machines	..	..	..	..	..	..
4.3 Pumps	..	..	..	..	..	..
4.4 Stripping system	..	..	..	..	..	..
4.5 Ballast lines	..	..	..	..	..	..
5. Qualification of personnel	..	..	..	..	..	..
6. Operation	..	..	..	..	..	..
6.1 Tankage to be crude oil washed	..	..	..	..	..	..
6.2 Drainage and discharge ashore of cargo lines	..	..	..	..	..	..
6.3 Filling of departure ballast tanks	..	..	..	..	..	..
6.4 Crude oil washing at sea	..	..	..	..	..	..
6.5 Discharge of oily water effluents on ballast voyage	..	..	..	..	..	..
6.6 Use and control of inert gas	..	..	..	..	..	..
6.7 Precautions against electrostatic generation	..	..	..	..	..	..
6.8 Vapour emission	..	..	..	..	..	..
7. Operations and Equipment Manual	..	..	..	..	..	..
APPENDIX I – List of changes when applying the specifications to new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above	..	..	..	..	..	..
APPENDIX II – Training for persons intended to assume overall charge of crude oil washing	..	..	..	..	..	..

1. PURPOSE

The purpose of these Specifications is to provide specific design criteria, operational requirements and control and enforcement procedures for the crude oil washing of cargo tanks of crude oil carriers as specified in Section 2.

2. APPLICATION

2.1 These Specifications apply to:

- (a) existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above in accordance with Regulation 13(8) of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol); and
- (b) new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above in accordance with Regulation 13(6) of Annex I of the Marpol Protocol, with the changes listed in Appendix I.

Compliance of these ships with these Specifications shall be shown on the International Oil Pollution Prevention Certificate as modified by the MARPOL Protocol.

2.2 If a crude oil that is not suitable for crude oil washing is intended to be carried as cargo in a ship that is provided with only a crude oil washing system, then that ship must comply with segregated ballast tank requirements in accordance with Regulation 13(7) or dedicated clean ballast tank requirements in accordance with Regulation 13(9) of Annex I of the MARPOL Protocol.

3. GENERAL PROVISIONS

3.1 *Definition*

For the purpose of these Specifications,

3.1.1 "Arrival ballast" means clean ballast as defined in Regulation 1(16) of Annex I of the MARPOL Protocol.

3.1.2 "Departure ballast" means ballast other than arrival ballast.

3.2 *Initial survey*

The initial survey referred to in Regulation 4 of Annex I of the MARPOL Protocol shall include a complete inspection of the crude oil washing equipment and arrangements and shall include, except for the cases specified in paragraph 4.2.11, an examination of the tanks after they have been crude oil washed and the additional controls as specified in paragraph 4.2.10 to ensure the washing system efficiency is in accordance with these Specifications.

4. DESIGN CRITERIA

4.1 *Piping*

4.1.1 The crude oil washing pipes and all valves incorporated in the supply piping system shall be of steel or other equivalent material and shall be of adequate strength having regard to the pressure to which they may be subjected; and shall be properly jointed and supported.

4.1.2 The crude oil washing system shall consist of permanent pipework and shall be independent of the fire mains or any system other than for tank washing except that sections of the ship's cargo system may be incorporated

into the crude oil washing system provided that they meet the requirements as applied to crude oil pipework. Notwithstanding the requirements of this paragraph, in combination carriers the arrangements should allow removal of the equipment, if necessary, when carrying non-liquid cargoes and be such that when reinstated the system is as originally fitted and tested for oil tightness.

4.1.3 Provision shall be made to prevent overpressure in the tank washing supply piping. Any relief device fitted to prevent over-pressure shall discharge into the suction side of the supply pump. Alternative methods to the satisfaction of the Administration may be accepted provided an equivalent degree of safety and environmental protection is provided.

4.1.4 Where hydrant valves are fitted for water washing purposes on tank washing lines, all such valves shall be of adequate strength and provisions made for such connexions to be blanked off when washing lines may contain crude oil.

4.1.5 All connexions for pressure gauges or other instrumentation shall be provided with isolating valves adjacent to the lines or the fitting shall be of the sealed type.

4.1.6 No part of the crude oil washing system shall enter the machinery spaces. Where the tank washing system is fitted with a steam heater for use when water washing, the heater must be effectively isolated during crude oil washing by double shut-off valves or by clearly identifiable blanks.

4.1.7 Where a combined crude oil-water washing supply piping is provided the piping shall be so designed that it can be drained so far as is practicable of crude oil, before water washing is commenced, into spaces designated in the Operations and Equipment Manual. These spaces may be the slop tank or other cargo spaces.

4.1.8 The piping system shall be of such a diameter that the greatest number of tank cleaning machines required, as specified in the Operations and Equipment Manual, can be operated simultaneously at the designed pressure and throughput. The arrangement of the piping shall be such that the required number of tank cleaning machines to each cargo compartment as specified in the Operations and Equipment Manual referred to in these Specifications can be operated simultaneously.

4.1.9 The piping system shall be tested to one and one-half times the working pressure after it has been installed on the ship.

4.1.10 The crude oil washing supply piping shall be anchored (firmly attached) to the ship's structure at appropriate locations, and means shall be provided to permit freedom of movement elsewhere to accommodate thermal expansion and flexing of the ship. The anchoring shall be such that any hydraulic shock can be absorbed without undue movement of the supply piping. The anchors should normally be sited at the ends furthest from the entry of the crude oil supply to the supply piping. If tank washing machines are used to anchor the ends of branch pipes then special arrangements are necessary to anchor these sections when the machines are removed for any reason.

4.2 *Tank washing machines*

4.2.1 The tank washing machines for crude oil washing shall be permanently mounted and shall be of a design acceptable to the Administration.

4.2.2 The performance characteristic of a tank washing machine is governed by nozzle diameter, working pressure and the movement pattern and timing. Each tank cleaning machine fitted shall have a characteristic such that the sections of the cargo tank covered by that machine will be effectively cleaned within the time specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.3 Tank washing machines shall be mounted in each cargo tank and the method of support shall be to the satisfaction of the Administration. Where the tank washing machines are positioned well below the deck level to cater for protuberances in the tank, consideration may need to be given to additional support for the machine and its supply piping.

4.2.4 Each machine shall be capable of being isolated by means of stop valves in the supply line. If a deck mounted tank washing machine is removed for any reason, provision shall be made to blank off the oil supply line to the machine for the period the machine is removed. Similarly, provision shall be made to close the tank opening with a plate or equivalent means.

4.2.5 Where the drive units for the tank cleaning machines are not integral with the tank cleaning machine, sufficient drive units shall be provided to ensure that no drive unit need be moved more than twice from its original position during cargo discharge to accomplish the washing programme as specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.6 The number and location of the tank washing machines shall be to the satisfaction of the Administration.

4.2.7 The location of the machines is dependent upon the characteristics detailed in paragraph 4.2.2 and upon the configuration of the internal structure of the tank.

4.2.8 The number and location of the machines shall be such that all horizontal and vertical areas are washed by direct impingement or effectively by deflection or splashing of the impinging jet. In assessing an acceptable degree of jet deflection and splashing, particular attention shall be paid to the washing of upward facing horizontal areas and the following parameters shall be used:

- (i) For horizontal areas of a tank bottom and the upper surfaces of a tank's stringers and other large primary structural members, the total area shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary structural members shall not exceed 10 per cent of the total horizontal area of tank bottom, the upper surface of stringers, and other large primary structural members.
- (ii) For vertical areas of the sides of a tank, the total area of the tank's sides shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary structural members shall not exceed 15 per cent of the total area of the tank's sides.

In some installations it may be necessary to consider the fitting of more than one type of tank washing machine in order to effect adequate coverage.

4.2.9 At the design stage the following minimum procedures shall be used to determine the area of the tank surface covered by direct impingement:

- (i) Using suitable structural plans, lines are set out from the tips of each machine to those parts of the tank within the range of the jets.
- (ii) Where the configuration of the tanks is considered by the Administration to be complicated, a pinpoint of light simulating the tip of the tank washing machine in a scale model of the tank shall be used.

4.2.10 (i) To confirm the cleanliness of the tank and to verify the design in respect of the number and location of the tank washing machines, a visual inspection shall be made by entry to the tanks after a crude oil wash but prior to any water rinse which may be specified in the Operations and Equipment Manual. The bottom of the tank to be inspected may, however, be flushed with water and stripped in order to remove any heel of crude oil before gas freeing for entry. This inspection shall ensure that the tank is essentially free of oil clingage and deposits. If the flushing procedure is adopted, a similar but unflushed tank must be used for the test specified in sub-paragraph (ii) below.

(ii) To verify the effectiveness of the stripping and drainage arrangements, a measurement shall be made of the amount of oil floating on top of the departure ballast. The ratio of the volume of oil on top of the total departure ballast water to the volume of tanks that contain this water shall not exceed 0.00085. This test shall be carried out after crude oil washing and stripping in a tank similar in all relevant respects to the tank examined in accordance with sub-paragraph (i), which has not been subjected to a water rinse nor to the intervening water flushing permissible in sub-paragraph (i) above.

(iii) The arrival ballast after a typical ballast voyage before which the arrival ballast tanks have been crude oil washed and during which the tanks have been water rinsed in accordance with the programme set out in the Operations and Equipment Manual shall be totally discharged to the loading port harbour through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, and the oil content of the effluent shall not exceed 15 ppm.

4.2.11 Where an Administration is satisfied that ships are similar in all relevant respects, the requirements of paragraph 4.2.10 need only be applied to one such ship. Furthermore, where a ship has a series of tanks that are similar in all relevant respects then, for that series of tanks, the requirements of sub-paragraph 4.2.10(i) need only be applied to one tank of that series.

4.2.12 The design of the deck-mounted tank washing machines shall be such that means are provided external to the cargo tanks which, when crude oil washing, would indicate the rotation and arc of the movement of the machine.

4.2.13 Where submerged machines are required they should be non-programmable and in order to comply with the requirements of paragraph 4.2.8 it must be possible to verify their rotation either by indicators external to the tank or by checking their characteristic sound pattern. Where verification by sound pattern is the only method of checking the operation of bottom machines, then the operation of those machines shall be verified towards the end of each wash cycle. The method of verification by sound pattern shall be specified in the Operations and Equipment Manual.

4.3 Pumps

4.3.1 The pumps supplying crude oil to the tank cleaning machines shall be either the cargo pumps or pumps specifically provided for the purpose.

4.3.2 The capacity of the pumps shall be sufficient to provide the necessary throughput at the required pressure for the maximum number of tank cleaning machines required to be operated simultaneously as specified in the Operations and Equipment Manual. In addition to the above requirement the pumps shall, if an eductor system is fitted for tank stripping, be capable of supplying the eductor driving fluid to meet the requirements of paragraph 4.4.2.

4.3.3 The capacity of the pumps shall be such that the requirements of paragraph 4.3.2 can be met with any one pump inoperative. The pumping and piping arrangements shall be such that the crude oil washing system can be effectively operated with any one pump out of use.

4.3.4 The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.3.5 To permit crude oil washing to be effectively carried out where the back pressure presented by the shore terminal is below the pressure required for crude oil washing, provision shall be made such that an adequate pressure to the washing machines can be maintained in accordance with paragraph 4.3.2. This requirement shall be met with any one cargo pump out of action. The minimum supply pressure required for crude oil washing shall be specified in the Operations and Equipment Manual. Should this minimum supply pressure not be obtainable, crude oil washing operations shall not be carried out.

4.4 *Stripping system*

4.4.1 The design of the system for stripping crude oil from the bottom of every cargo tank shall be to the satisfaction of the Administration.

4.4.2 The design and capacity of the tank stripping system shall be such that the bottom of the tank being cleaned is kept free of accumulations of oil and sediment towards completion of the tank washing process.

4.4.3 The stripping system shall be capable of removing oil at a rate of 1.25 times the total throughput of all the tank cleaning machines to be operated simultaneously when washing the bottom of the cargo tank(s) as described in the ship's Operations and Equipment Manual.

4.4.4 Means such as level gauges, hand dipping, and stripping system performance gauges as referred to in paragraph 4.4.8 shall be provided for checking that the bottoms of cargo tanks are dry after the crude oil washing.

Suitable arrangements for hand dipping must be provided at the aftermost portion of a cargo tank and in three other suitable locations. For the purpose of this paragraph "dry" means a small quantity of oil near the stripping suction with the tank dry everywhere else.

4.4.5 Means shall be provided to drain all cargo pumps and 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 to a cargo tank and ashore. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

4.4.6 The means for stripping oil from the cargo tanks shall be by positive displacement pump, self-priming centrifugal pump or eductor or other methods to the satisfaction of the Administration. Where a stripping line is connected to a number of tanks, means shall be provided for isolating each tank not being stripped at that particular time.

4.4.7 The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.4.8 Equipment shall be provided for monitoring the efficiency of the stripping system. All such equipment shall have remote read out facilities in the cargo control room or in some other safe and convenient place easily accessible to the officer in charge of cargo and operations. Where a stripping pump is provided, the monitoring equipment shall include either a flow indicator, or a stroke counter or revolution counter as appropriate, and pressure gauges at the inlet and discharge connexions of the pump or equivalent. Where eductors are provided the monitoring equipment shall include pressure gauges at the driving fluid intake and at the discharge and a pressure/vacuum gauge at the suction intake.

4.4.9 The internal structure of the tank shall be such that drainage of oil to the tank suctions of the stripping system is adequate to meet the requirements of paragraphs 4.4.2 and 4.4.4. Care shall be taken that both longitudinal and transverse drainage are satisfactory and shall be verified during the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.10 The trim conditions for crude oil washing given in the Operations and Equipment Manual shall be adhered to. In general, trim by the stern is only important during the final stages of tank discharge and shall be the maximum possible compatible with operational constraints but in no case less than that recorded during the crude oil washing prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.11 The stripping lines and associated fittings shall be in accordance with the requirements of paragraph 4.1.1.

4.5 *Ballast lines*

4.5.1 Where a separate ballast water system for ballasting cargo tanks is not provided the arrangement shall be such that the cargo pump, manifolds and pipes used for ballasting can be safely and effectively drained of oil before ballasting.

5. QUALIFICATION OF PERSONNEL

5.1 The training requirements of ships' personnel engaged in the crude oil washing of tankers shall be to the satisfaction of the Administration.

5.2 Where a person such as the Master, the Chief Officer or the Cargo Control Officer assumes overall charge of a crude oil wash he shall:

- (i) have at least one year's experience on oil tankers where his duties have included the discharge of cargo and associated crude washing. Where his duties have not included crude oil washing operations, he shall have completed a training programme in crude oil washing in accordance with Appendix II to these Specifications and satisfactory to the Administration;
- (ii) have participated at least twice in crude oil wash programmes one of which shall be in the particular ship for which he is required to undertake the responsibility of cargo discharge. Alternatively, this latter participation may be acceptable if undertaken on a ship that is similar in all relevant respects; and
- (iii) be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual

5.3 Where other nominated persons are intended to have particular responsibilities as defined in the Operations and Equipment Manual they shall have at least 6 months' experience on oil tankers where, in the course of their duties, they should have been involved in the cargo discharge operation. In addition, they should have been instructed in the crude oil washing operation in the particular ship for which they are required to undertake this responsibility and be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual. Appendix II to these Specifications should be used as guidance in establishing the content of such instruction.

6. OPERATION

6.1 *Tankage to be crude oil washed*

Before departure on a ballast voyage, after the complete discharge of cargo, sufficient tanks shall have been crude oil washed, in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual to ensure that:

- (i) as a minimum, sufficient tanks have been washed to permit compliance with the draught and trim requirements of Regulation 13(2)(a), (b) and (c) of Annex I of the MARPOL Protocol during all phases of the ballast voyage; and
- (ii) account is taken of the ship's trading pattern and the expected weather conditions so that additional ballast water is not put into tanks which have not been crude oil washed.

In addition to the tanks referred to in sub-paragraph (i) above, approximately one-quarter of all remaining tanks shall be crude oil washed for sludge control, but these additional tanks may include the tanks referred to in sub-paragraph (ii) above. However, for sludge control purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months. Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say, no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage. Ballast water shall not be put into tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast.

6.2 *Drainage and discharge ashore of cargo lines*

At the end of cargo discharge all cargo main and stripping lines shall be drained and stripped and the drainings and strippings passed to the shore via the special small diameter line required by paragraph 4.4.5.

6.3 *Filling of departure ballast tanks*

Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any departure ballast tank to strip the tank as completely as possible. Where departure ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5 before ballast is loaded.

6.4 *Crude oil washing at sea*

All crude oil washing must be completed before the ship leaves its final port of discharge. Where any tank is crude oil washed whilst the ship is at sea between multiple discharge ports, the tank shall be left empty and available for inspection at the next discharge port before commencing the next ballast voyage. This inspection may consist of multiple

sounding/dipping of the bottom of the tank when the tank is empty. Departure ballast tanks shall be ballasted prior to departure from port so that examination of the surface of the ballast water can be made. In the latter case the guidance given in sub-paragraph 4.2.10 (ii) is relevant to the inspection.

6.5 Discharge of oily water effluents on ballast voyage

The discharge of departure ballast and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol.

6.6 Use and control of inert gas

On ships to which these Specifications apply, no tank shall be crude oil washed unless the inert gas system required by Regulation 13B(3) of Annex I of the MARPOL Protocol is in proper operation. Before each tank is crude oil washed, the oxygen level shall be determined at a point 1 metre from the deck and at the middle region of the ullage space and neither of these determinations shall exceed 8 per cent by volume. Where tanks have complete or partial wash bulkheads, the determinations should be taken from similar levels in each section of the tank. The oxygen level of the inert gas being delivered during the washing process shall be continuously monitored. If during crude oil washing:

(i) the oxygen level of the inert gas being delivered exceeds 8 per cent by volume; or

(ii) the pressure of the atmosphere at the tanks is no longer positive, then the washing must be stopped until satisfactory conditions are restored.

6.7 Precautions against electrostatic generation

To avoid excessive electrostatic generation in the washing process due to the presence of water in the crude oil washing fluid, the contents of any tank to be used as a source of crude oil washing fluid must first be discharged by at least 1 metre before being so used. Any tank used as a slop tank on the previous ballast voyage shall be completely discharged and refilled with dry crude if that tank is to be used as a source of washing fluid.

6.8 Vapour emission

On ships to which these Specifications apply there shall be means to avoid vapour emission during the filling of departure ballast wherever local conditions require it. The method of preventing the emission of hydrocarbon vapour into the atmosphere shall be:

(a) by the use of permanent ballast tanks wherever these are sufficient to provide the minimum departure draught; or

(b) by the containment in empty cargo tanks by the simultaneous ballasting and cargo discharge.

Alternative methods to the satisfaction of the Administrations may be accepted provided an equivalent degree of environmental protection is provided.

7. OPERATIONS AND EQUIPMENT MANUAL

The Operations and Equipment Manual must be to the satisfaction of the Administration and shall contain the following information and operational instructions:

7.1 The complete text of the "Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems".

7.2 A line drawing of the crude oil washing system showing the respective position of pumps, lines and washing machines which relate to the crude oil washing system.

7.3 A description of the system and a listing of procedures for checking that equipment is working properly during crude oil washing operations. This shall include a listing of the system and equipment parameters to be monitored, such as line pressure, oxygen level, machine revolutions, duration of cycles, etc. The established values for these parameters shall be included. The results of the tests carried out in accordance with paragraph 4.2.10 and the values of all parameters monitored during such tests shall also be included.

7.4 Details of the requirements of Section 6 of these Specifications together with advice and instructions, where appropriate, in meeting these requirements such as:

- (i) Recommended methods and programmes of crude oil washing in order to accord with all foreseeable circumstances of cargo discharge restraints and to obtain maximum trim during the completion of washing and draining of each tank.
- (ii) The procedure on ships to avoid vapour emission in accordance with paragraph 6.8.
- (iii) The method of draining tanks which shall include information on optimum trim conditions as required by paragraph 4.4.10
- (iv) The method of draining cargo pumps, cargo lines, crude oil washing lines and stripping lines, and spaces into which they may be drained, together with the final discharge ashore via the small discharge line on completion of discharge.
- (v) Typical washing programmes under various conditions of loading specifying:
 - (1) the tanks to be washed in accordance with paragraph 6.1;
 - (2) the method for washing each tank, that is single or multi-stage;
 - (3) the number of tank washing machines to be used simultaneously;
 - (4) the duration of the crude oil wash and water rinse where the latter is appropriate;
 - (5) the volume of water used for water rinse, which shall be at least equal to that used in the water rinse prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10; and
 - (6) the preferred order in which the tanks are to be washed.
- (vi) The procedure for draining and stripping, where appropriate, cargo lines and pumps before being used for the loading of departure ballast.
- (vii) The procedure for water washing lines before discharge of departure ballast and the loading and final discharge of arrival ballast.
- (viii) The procedure for verifying by sound patterns that bottom mounted machines are operating shall be carried out towards the end of the wash cycle for each tank. When carrying out such verification all other machines shall be shut down as necessary.

- (ix) Precise details of procedure to ensure compliance with Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol in the discharge of departure ballast, the water flushing of lines and the decanting of the slop tank (s) at sea.

7.5 The dangers of leakage from the crude oil washing system and the precautions necessary to prevent leakage and the action to be taken in the event of a leakage. Guidance shall be given on how the crude oil washing system is to be operationally tested for leakage before each discharge.

7.6 The method of preventing the entry of oil to the engine room through steam heaters as required by paragraph 4.1.6.

7.7 The personnel required at all times to conduct the dual operation of discharging cargo and crude oil washing. The numbers of such personnel shall include:

- (i) the person meeting the requirements of paragraph 5.2 who will have overall control of the crude oil washing process;
- (ii) those persons meeting the requirements of paragraph 5.3 who will be expected to undertake the actual operation; and
- (iii) at least one person on deck at all times during washing to keep watch for leaks and malfunctioning of equipment, to test the oxygen content of tanks before washing, to check tank atmosphere pressure, to sound tank bottoms if required, to lift ullage floats if necessary and to change drive units when this is necessary.

The duties of such persons are not necessarily mutually exclusive.

7.8 An effective means of communication between the watchkeeper on deck and the cargo control position so that in the event of a leak in or malfunctioning of the crude oil washing system the washing may be stopped as soon as possible.

7.9 The typical procedures for ballasting.

7.10 A pre-crude oil wash operational checklist for the use of the crew at each discharge which shall include the checking and calibration of all instruments.

7.11 The recommended intervals for on board inspection and maintenance of crude oil washing equipment in addition to statutory surveys. Reference should be made to technical manuals supplied by the manufacturers of the equipment.

7.12 A list of crude oils unsuitable for the crude oil washing process and their origin.

Appendix I

LIST OF CHANGES WHEN APPLYING THE SPECIFICATIONS TO NEW CRUDE OIL TANKERS OF 20,000 TONS DEAD WEIGHT AND ABOVE

**Paragraph
number**

List of changes

4.2.5 This paragraph is not applicable

4.2.10 Sub-paragraph (iii) is not applicable

6.1 Replace by the following:

6.1.1 Before departure on a ballast voyage:

- (i) approximately one quarter of the cargo tanks shall be crude oil washed for sludge control purposes on a rotational basis and in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual. However, for these purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months; and
- (ii) if it is considered that additional ballast in a cargo tank or tanks may be required during the ballast voyage under the conditions and provisions specified in Regulation 13(3) Annex I of the MARPOL Protocol, the tank or tanks which may be used for this ballast shall be crude oil washed in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual.

6.1.2 Ballast water shall not be put into cargo tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast.

6.1.3 Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say, no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage.

6.3 Replace by the following:

6.3 *Filling of additional ballasting cargo tanks*

Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any cargo tank that might contain ballast to strip the tank as completely as possible. Where this ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5.

6.4 The last two sentences are not applicable.

6.5 Replace by the following:

6.5 *Discharge of oily water effluents on ballast voyage*

The discharge of additional ballast from cargo tanks and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol.

6.8 This paragraph is not applicable.

7.4 This paragraph is not applicable.

Appendix II

**TRAINING FOR PERSONS INTENDED TO ASSUME
OVERALL CHARGE OF CRUDE OIL WASHING**

INTRODUCTION

Any required training shall be by supervised instruction, conducted in a shore-based facility or aboard a suitably equipped ship having training facilities and instructors for this purpose, dealing with the principles involved and the application of these principles to ship operation.

In drawing up an Administration-approved syllabus of training, the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems of tankers adopted by the Conference shall be taken into account.

Such training shall include but not necessarily be limited to:

- (a) An introduction to the principles of crude oil washing which shall include:
 - the characteristics of crude oil as a washing fluid and its contrast with water washing;
 - top washing;
 - bottom washing;
 - trim requirements;
 - methods of bleeding off from the cargo discharge;
 - maintenance of required washing fluid pressure;
 - washing at sea between discharge ports;
 - recirculatory washing;
 - relative priorities and requirements for the departure ballast tanks, arrival ballast tanks and cargo only tanks;
- (b) Equipment and design
 - (i) location of washing machines;
 - (ii) washing machines, deck-mounted and submerged:
 - types;
 - characteristics;
 - features of construction;
 - operating parameters;
 - (iii) drive units;
 - (iv) washing fluid supply and distribution systems;
 - (v) stripping systems;
 - (vi) means of sounding tanks;
 - (vii) inert gas requirements.
- (c) Generalized crude oil washing procedures
 - (i) traditional pipeline ship/free flow ship/partial free flow ship;
 - (ii) single/multi parcel cargoes;
 - (iii) optimization of procedure to wash with minimum extra berth time;
 - (iv) ballasting for departure with various ship and pipeline configurations;
 - (v) procedure for washing at sea between discharge ports.
- (d) Associated procedure
 - (i) means for minimizing residues on board
 - stripping of cargo tanks;
 - draining and stripping of cargo lines;
 - final discharge of cargo ashore;
 - (ii) water rinsing of arrival ballast tanks;
 - (iii) filling and ultimate discharge of arrival ballast;
 - (iv) discharge of departure ballast;

- (v) build-up and decanting of slop tank;
- (vi) requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol;
- (vii) avoidance of venting in port during ballasting operations.
- (e) Safety
 - (i) inert gas procedure;
 - (ii) maintenance and monitoring of inert gas quality and pressure;
 - (iii) stopping of washing/discharge under abnormal inert gas conditions;
 - (iv) electrostatic generation and the precautions required to avoid it;
 - (v) pipework integrity;
 - (vi) avoidance of surge pressures;
 - (vii) spillage.
- (f) Check lists
 - (i) before entering port;
 - (ii) before commencing crude oil washing;
 - (iii) after crude oil washing;
 - (iv) after sailing.
- (g) Regulatory enforcement procedures
 - (i) Operations and Equipment Manual;
 - (ii) Oil Record Book;
 - (iii) sounding of tanks;
 - (iv) measurement of oil on top of departure ballast.
- (h) Maintenance of plant and equipment
 - (i) maintenance of equipment in accordance with manufacturers' instructions;
 - (ii) additional maintenance items.

Administrations shall ensure that the training facility issues an appropriate document to those qualified in accordance with this Appendix to serve as officers primarily responsible for crude oil washing.

RESOLUTION 16

EXISTING TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES THE CONFERENCE,

NOTING that Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) adopted by this Conference, contains provisions for existing tankers engaged in specific trades within specified areas,

NOTING FURTHER that that Regulation also provides that such areas may be extended to other limits to be designated by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

BEARING IN MIND that such an extension cannot be appropriately considered without a prior assessment of all aspects and consequences thereof,

RESOLVES that the Organization should expeditiously promote studies of the concept of specific trades which should address at least the following topics:

- (a) possible extension of specific trades within other limits as provided for in Regulation 13C(1)(b)(ii) of Annex I of the MARPOL Protocol;
- (b) the environmental implications of such an extension,
- (c) any additional controls which may be necessary to apply such an extension; and
- (d) any method (such as the method for acceptance of traffic separation schemes) which may be necessary or advisable to enable the Organization to extend specific trades as provided for in Regulation 13C(1)(b)(ii) of Annex I of the MARPOL Protocol.

RESOLUTION 17

PROTECTIVE LOCATION OF BALLAST TANKS IN SEGREGATED BALLAST TANKERS

THE CONFERENCE,

NOTING that Regulation 13E of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, adopted by the Conference contains empirical criteria for the protective location of segregated ballast tanks which are framed to minimize consequences of grounding and collision accidents to the ship, its cargo and the marine environment from *inter alia* oil outflow, fire, explosion, loss of life and salvage operations,

NOTING HOWEVER that at present the state of knowledge of accident data has not advanced sufficiently to enable the Conference to formulate a possibly more rational probabilistic approach,

RECOMMENDS that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should undertake as soon as possible to study and develop more rational probabilistic formulae or criteria for the protective disposition of segregated ballast tanks, including the feasibility of relating the protective area concept of segregated ballast tanks to the inter-relationship of hypothetical and allowable oil outflow.

RESOLUTION 18

POSSIBLE REPLACEMENT OF "DEADWEIGHT" BY ANOTHER PARAMETER IN THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND ITS PROTOCOL

THE CONFERENCE,

NOTING that the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol contain provisions which use "deadweight" as a parameter to determine the application of various requirements for oil tankers,

RECOGNIZING that "deadweight" might not be the most suitable parameter for the above-mentioned purposes,

REQUESTS the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to study whether "deadweight" in these instruments should be replaced by another parameter which will ensure uniformity in the application of the requirements in these instruments.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

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

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

Article II

Methods of Reporting

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

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

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or
- (c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or
- (d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

Article IV

Contents of Report

(1) Each report shall contain in general:

- (a) the identity of the ship;
- (b) the time and date of the occurrence of the incident;
- (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;

- (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
- (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.
- (3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.
- (4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

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

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

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

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

Article II

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

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

Article III

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

Article IV

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

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

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

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

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

Article V

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

Article VI

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

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

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

Article IX

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

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

(a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;

(b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

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

Article X

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

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

Bakana Vekillik Etme İşlemi

T. C.

BAŞBAKANLIK

Personel ve Prensipal

Genel Müdürlüğü

08-3-308-14918

19 Haziran 1990

CUMHURBAŞKANLIĞI YÜCE KATINA

Muhteşem Süleyman Sergisi'nin açılışına katılmak üzere, 24-30 Haziran 1990 tarihleri arasında Avustralya'ya gidecek olan Kültür Bakanı Namık Kemal ZEYBEK'in dönüşüne kadar; Kültür Bakanlığına, Turizm Bakanı İlhan AKÜZÜM'ün vekillik etmesini yüksek tasviplerine saygıyla arz ederim.

Yıldırım AKBULUT

Başbakan

TÜRKİYE

CUMHURBAŞKANLIĞI

39-06-82-90-317

19 Haziran 1990

BAŞBAKANLIĞA

İLGİ : 19 Haziran 1990 gün ve 08-3-308-14918 sayılı yazınız.

Muhteşem Süleyman Sergisi'nin açılışına katılmak üzere, 24-30 Haziran 1990 tarihleri arasında Avustralya'ya gidecek olan Kültür Bakanı Namık Kemal ZEYBEK'in dönüşüne kadar; Kültür Bakanlığına, Turizm Bakanı İlhan AKÜZÜM'ün vekillik etmesi uygundur.

Bilgilerini rica ederim.

Turgut ÖZAL

CUMHURBAŞKANI