

ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2025

Vyhlásené: 3. 9. 2025

Časová verzia predpisu účinná od: 3. 9.2025

Obsah dokumentu je právne záväzný.

230

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 2. novembra 1973 bol v Londýne prijatý Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (Dohovor MARPOL), v znení Protokolu z roku 1978 a 1997 (oznámenie č. 165/2001 Z. z., oznámenie č. 344/2013 Z. z. a oznámenie č. 38/2022 Z. z.). Slovenská republika sukcedovala do dohovoru k 1. januáru 1993 na základe notifikácie generálnemu tajomníkovi Medzinárodnej námornej organizácie ako depozitárovi dohovoru.

Konsolidované znenie z roku 2011 je platné pre Slovenskú republiku.

MARPOL

KONSOLIDOVANÉ VYDANIE

2011

Články, Protokoly, Prílohy a spoločný výklad

Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973, v znení
Protokolu z roku 1978 a 1997

Úvod

Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej ako „Dohovor“), bol prijatý Medzinárodnou konferenciou o znečistení morí, ktorú zvolala Medzinárodná námorná organizácia (IMO) v dňoch od 8. októbra do 2. novembra 1973. Protokol I (ustanovenia týkajúce sa hlásení o incidentoch zahŕňajúcich škodlivé látky) a Protokol II (rozhodcovské konanie) boli prijaté na tej istej konferencii. Tento Dohovor bol následne upravený Protokolom z roku 1978, ktorý bol prijatý Medzinárodnou konferenciou o bezpečnosti tankerov a prevencii znečistenia (konferencia TSPP), ktorú zvolala IMO od 6. februára do 17. februára 1978. Dohovor upravený Protokolom z roku 1978, sa označuje ako „Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, v znení Protokolu z roku 1978“ alebo v skrátenej forme ako „MARPOL 73/78“. Nariadenia týkajúce sa rôznych zdrojov znečistenia z lodí sú obsiahnuté v piatich prílohách Dohovoru. Dohovor bol upravený aj Protokolom z 1997, ktorým bola doplnená šiesta príloha. Možno poznamenať, že Výbor pre ochranu morského prostredia (MEPC) na svojom päťdesiatom šiestom zasadnutí rozhodol, že pri odkazovaní na Dohovor a jeho šesť príloh ako celku by sa mal prednostne používať termín „Dohovor MARPOL“, pretože v prípade pojmu „MARPOL 73/78“ by Príloha VI o prevencii znečisťovania ovzdušia z lodí, ktorá bola prijatá Protokolom z roku 1997, zostala mimo pôsobnosť Dohovoru.

Výbor pre ochranu morského prostredia, od svojho založenia v roku 1974, preskúmal rôzne ustanovenia Dohovoru MARPOL, v ktorých sa zistila potreba objasnenia alebo viedli k ťažkostiam pri vykonávaní. S cieľom vyriešiť takéto nejasnosti a ťažkosti jednotným spôsobom sa MEPC zhodol, že je žiaduce vypracovať a uplatňovať spoločný výklad ustanovení stanovených v tomto Dohovore. V niektorých prípadoch MEPC uznal, že je potrebné zmeniť a doplniť existujúce nariadenia alebo zaviesť nové nariadenia s cieľom znížiť prevádzkové a neúmyselné znečistenie z lodí. Tieto činnosti zo strany MEPC vyústili do niekoľkých spoločných výkladov a zmien a doplnení Dohovoru.

Účelom tejto publikácie je poskytnúť jednoduchý odkaz na aktuálne ustanovenia a spoločný výklad článkov, protokolov a príloh dohovoru MARPOL, vrátane začlenenia všetkých zmien a doplnení, ktoré boli prijaté rezolúciou MEPC a ktoré nadobudli účinnosť až po zmeny a doplnenia z roku 2010 (prijaté rezolúciou MEPC.190(60) a MEPC.194(61)¹). Treba však poznamenať, že sekretariát nemá v úmysle meniť autentické texty redakčne ani inak. Na právne účely by sa vždy mali konzultovať autentické znenia ustanovení dohovoru MARPOL.

¹ Revidovaná podoba Dodatku k osvedčeniu IAPP, prijatá rezolúciou MEPC.194 (61), bola vložená do prílohy V, pretože zmeny boli prijaté 1. augusta 2011 a nadobudnú účinnosť 1. februára 2012

Protokol I – Ustanovenia týkajúce sa hlásení o incidentoch zahŕňajúcich škodlivé látky

Tento Protokol bol prijatý 2. novembra 1973 a následne zmenený a doplnený:

- zmeny a doplnenia z roku 1985 (rezolúcia MEPC.21(22)), ktorými sa Protokol nahrádza revidovaným textom, nadobudol účinnosť 6. apríla 1987; a
- zmeny a doplnenia z roku 1996 (rezolúcia MEPC.68 (38)) o zmenách a doplneniach článku II ods. (1), nadobudli účinnosť 1. januára 1998.

Príloha I – Nariadenia na predchádzanie znečisťovania z ropnými látkami z lode

Príloha I vstúpila do platnosti 2. októbra 1983 a medzi zmluvnými stranami Dohovoru MARPOL 73/78 nahrádza Medzinárodný dohovor o predchádzaní znečisťovaniu mora ropnými látkami z roku 1954, zmenený a doplnený v roku 1962 a v roku 1969, ktorý bol potom v platnosti. MEPC prijalo niekoľko pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov k Prílohe I a nadobudli účinnosť tak, ako je zhrnuté nižšie:

- zmeny a doplnenia z roku 1984 (rezolúcia MEPC.14(20)) o kontrole vypúšťania ropy; uchovávanie ropy na palube; opatrenia na čerpanie, potrubné systémy a vykládka ropných tankerov; členenie na vodotesné úseky a stabilita lode: nadobudli účinnosť 7. januára 1986;
- zmeny a doplnenia z roku 1987 (rezolúcia MEPC.29(25)) o určení Adenského zálivu ako osobitnej oblasti: nadobudli účinnosť 1. apríla 1989;
- zmeny a doplnenia z roku 1990 (rezolúcia MEPC.39(29)) o zavedení harmonizovaného systému prehliadok a certifikácie, nadobudli účinnosť 3. februára 2000;
- zmeny a doplnenia z roku 1990 (rezolúcia MEPC.42(30)) o určení oblasti Antarktídy ako osobitnej oblasti, nadobudli účinnosť 17. marca 1992;
- zmeny a doplnenia z roku 1991 (rezolúcia MEPC. 47 (31)) o novom nariadení 26, Núdzový plán pre prípad znečistenia ropnými látkami (SOPEP) a iné zmeny a doplnenia Prílohy I, nadobudli účinnosť 4. apríla 1993;
- zmeny a doplnenia z roku 1992 (rezolúcia MEPC. 51 (32)) o kritériách vypúšťania v Prílohe I, nadobudli účinnosť 6. júla 1993;
- zmeny a doplnenia z roku 1992 (rezolúcia MEPC. 52 (32)) o nových nariadeniach 13F a 13G a súvisiacich zmenách a doplneniach Prílohy I, nadobudli účinnosť 6. júla 1993;
- zmeny a doplnenia z roku 1994 (rezolúcia 1 prijatá 2. novembra 1994 Konferenciou zmluvných strán MARPOL 73/78) o štátnej prístavnej kontrole operačných požiadavkách, nadobudla účinnosť 3. marca 1996;
- zmeny a doplnenia z roku 1997 (rezolúcia MEPC.75(40)) o určení vôd Severozápadného pobrežia Európy ako osobitnej oblasti a novom nariadení 25A, nadobudli účinnosť 1. februára 1999;
- zmeny a doplnenia z roku 1999 (rezolúcia MEPC.78(43)) o zmenách a doplneniach nariadení 13G a 26 a Osvedčenia IOPP, nadobudli účinnosť 1. januára 2001;
- zmeny a doplnenia z roku 2001 (rezolúcia MEPC.95(46)) o zmenách a doplneniach nariadenia 13G, nadobudli účinnosť 1. septembra 2002;
- zmeny a doplnenia z roku 2003 (rezolúcia MEPC.111(50)) o zmenách a doplneniach nariadenia 13G, nové nariadenie 13H a súvisiace zmeny a doplnenia Prílohy I, nadobudli účinnosť 5. apríla 2005;
- zmeny a doplnenia z roku 2004 (rezolúcia MEPC.117(52)) o revidovanej Prílohe I, nadobudli účinnosť 1. januára 2007;
- zmeny a doplnenia z roku 2006 (rezolúcia MEPC.141(54)) o zmenách a doplneniach nariadení 1 a 21, doplnenie nariadenia 12A a súvisiace zmeny a doplnenia Prílohy I, nadobudli účinnosť 1. augusta 2007;
- zmeny a doplnenia z roku 2006 (rezolúcia MEPC.154(55)) o určení vôd Južného pobrežia Juhoafrickej republiky za vody osobitnej oblasti, nadobudli účinnosť 1. marca 2008;
- zmeny a doplnenia z roku 2006 (rezolúcia MEPC.164(56)) o zmenách a doplneniach nariadenia 38 nadobudli účinnosť 1. decembra 2008;
- zmeny a doplnenia z roku 2009 (rezolúcia MEPC.186(59)) o pridaní novej kapitoly 8 týkajúcej sa prekládky ropného nákladu medzi ropnými tankermi na mori a zmeny a doplnenia Certifikátu IOPP; a rezolúcia MEPC.187(59) o zmenách a doplneniach nariadení 1, 12, 13, 17 a 38 Osvedčenie IOPP a Kniha záznamov o ropných látkach, nadobudli účinnosť 1. januára 2011; a

- zmeny a doplnenia z roku 2010 (rezolúcia MEPC.189(60)) o pridání novej kapitoly 9 týkajúcej sa používania alebo prepravy ropných látok v oblasti Antarktídy, nadobudli účinnosť 1. augusta 2011;

Príloha II – Nariadenia na zabránenie znečisťovaniu hromadne prepravovanými škodlivými skvapalnenými látkami

S cieľom uľahčiť vykonávanie tejto Prílohy, prešiel pôvodný text zmenami a doplneniami v roku 1985 rezolúciou MEPC. 16(22), pokiaľ ide o požiadavky na čerpanie, potrubné systémy a kontrolné činnosti. Na svojom dvadsiatom druhom zasadnutí MEPC tiež rozhodol, že v súlade s článkom II Protokolu z roku 1978 „sú zmluvné strany viazané ustanoveniami Prílohy II Dohovoru MARPOL 73/78 v znení neskorších predpisov od 6. apríla 1987" (rezolúcia MEPC.17(22)). Následné zmeny a doplnenia boli prijaté MEPC a nadobudli účinnosť ako je uvedené nižšie:

- zmeny a doplnenia z roku 1989 (rezolúcia MEPC.34(27)), ktoré aktualizovali Dodatky II a III aby boli zosúladené s kapitolami 17/VI a 18/VII Kódexu IBC a Kódexu BCH, nadobudli účinnosť 13. októbra 1990;
- zmeny a doplnenia z roku 1990 (rezolúcia MEPC.39(29)) o zavedení harmonizovaného systému prehliadok a certifikácie, ktoré nadobudli platnosť 3. februára 2000;
- zmeny a doplnenia z roku 1992 pozmeňujúce a doplňujúce návrhy (rezolúcia MEPC.57(33)) o určení oblasti Antarktídy ako osobitnej oblasti a zoznamov kvapalných látok v prílohách k Prílohe II, ktoré nadobudli účinnosť 1. júla 1994;
- zmeny a doplnenia z roku 1994 (Rezolúcia 1 prijatá 2. novembra 1994 na Konferencii zmluvných strán MARPOL 73/78) o štátnej prístavnej kontrole a prevádzkových požiadavkách, ktorá nadobudli účinnosť 3. marca 1996;
- zmeny a doplnenia z roku 1999 (rezolúcia MEPC.78(43)) o pridání nového nariadenia 16: nadobudli účinnosť 1. januára 2001;
- zmeny a doplnenia z roku 2004; pozmeňujúce a doplňujúce návrhy (rezolúcia MEPC.118(52)) o revidovanej prílohe II: nadobudli účinnosť 1. januára 2007;

Príloha III – Nariadenia na zabránenie znečisťovaniu škodlivými látkami prepravovanými po mori v balenej forme

Príloha III nadobudla účinnosť 1. júla 1992. Avšak, dlho pred dátumom nadobudnutia účinnosti, MEPC, so súhlasom Výboru pre námornú bezpečnosť (MSC), súhlasili, že príloha má vykonávať prostredníctvom Kódexu IMDG. Kódex IMDG mal pozmeňujúce a doplňujúce návrhy pokrývajúce znečistenie morí vypracované MSC (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25-89) a tieto zmeny a doplnenia boli vykonávané od 1. januára 1991. Následné zmeny a doplnenia boli prijaté MEPC a nadobudli účinnosť ako je uvedené nižšie :

- zmeny a doplnenia z roku 1992 (rezolúcia MEPC.58 (33)), ktoré úplne revidovali Prílohu III, z cieľom objasniť požiadavky v pôvodnej verzii Prílohy III, namiesto zmeny podstaty veci a začleniť odkaz na Kódex IMDG, nadobudli účinnosť 28. Február 1994;
- zmeny a doplnenia z roku 1994 (rezolúcia 2 prijatá 2. novembra 1994 na Konferencii zmluvných strán Dohovoru MARPOL 73/78) o štátnej prístavnej kontrole a prevádzkových požiadavkách, nadobudli účinnosť 3. marca 1996;
- zmeny a doplnenia z roku 2000 (MEPC.84(44)), vypustenie doložky týkajúcej sa otrávenia morských plodov, nadobudli účinnosť 1. januára 2002;
- zmeny a doplnenia z roku 2006 (rezolúcia MEPC.156(55)) o revidovanej Prílohe III, nadobudli účinnosť 1. januára 2010;
- zmeny a doplnenia z roku 2010 (rezolúcia MEPC.193(61)) o revidovanej Prílohe III, nadobudli účinnosť 1. januára 2014;

Príloha IV – Nariadenia na predchádzanie znečisťovaniu z odpadových vôd z lodí

Príloha IV nadobudla účinnosť 27. septembra 2003. Následné zmeny a doplnenia boli prijaté MEPC a nadobudli účinnosť ako je uvedené nižšie:

- zmeny a doplnenia z roku 2004 (rezolúcia MEPC.115(51)) o revidovanej Prílohe IV, nadobudli

- účinnosť 1. augusta 2005;
- zmeny a doplnenia z roku 2006 (rezolúcia MEPC.143(54)) o novom nariadení 13 týkajúcom sa štátnej prístavnej kontroly prevádzkových požiadaviek ak boli akceptované 1. februára 2007, nadobudnú účinnosť 1. augusta 2007;
- zmeny a doplnenia z roku 2007 (rezolúcia MEPC.164(56)) o zmene a doplnení nariadenia 11.1.1, ktoré nadobudli účinnosť 1. decembra 2008;
- zmeny a doplnenia z roku 2011 (rezolúcia MEPC.200(62)) o ustanoveniach o osobitnej oblasti a označení Baltského mora ako osobitnej oblasti ak boli akceptované do 1. júla 2012, nadobudnú účinnosť 1. januára 2013.

Príloha V – nariadenia na predchádzanie znečisťovaniu odpadkami z lodí

Príloha V nadobudla účinnosť 31. decembra 1988. Následné zmeny a doplnenia boli prijaté MEPC a nadobudli účinnosť ako je uvedené nižšie:

- zmeny a doplnenia z roku 1989 (rezolúcia MEPC.36(28)) o určení Severného mora ako osobitnej oblasti a zmene a doplnení nariadenia 6, Výnimky: nadobudli účinnosť 18. februára 1991;
- zmeny a doplnenia z roku 1990 (rezolúcia MEPC.42(30)) o určení oblasti Antarktídy ako osobitnej oblasti, nadobudli účinnosť 17. marca 1992;
- zmeny a doplnenia z roku 1991 (rezolúcia MEPC.48(31)) o určení širšej oblasti Karibiku ako osobitnej oblasti, nadobudli účinnosť 4. apríla 1993;
- zmeny a doplnenia z roku 1994 (nariadenie 3 prijaté 2. novembra 1994 na Konferencii zmluvných strán Dohovoru MARPOL 73/78) o štátnej prístavnej kontrole, prevádzkových požiadavkách: nadobudli účinnosť 3. marca 1996;
- zmeny a doplnenia z roku 1995 (rezolúcia MEPC.65(37)) o zmene a doplnení nariadenia 2 a pridaní nového nariadenia 9 Prílohy V, nadobudli účinnosť 1. júla 1997;
- zmeny a doplnenia z roku 2000 (rezolúcia MEPC.89(45)) o zmenách a doplneniach nariadení 1, 3, 5 a 9 a o Zázname o vyložení lodného odpadu, nadobudli účinnosť 1. marca 2002;
- zmeny a doplnenia z roku 2004 (rezolúcia MEPC.116(51)) o zmenách a doplneniach dodatku k Prílohe V, nadobudli účinnosť 1. augusta 2005;
- zmeny a doplnenia z roku 2011 (rezolúcia MEPC.201(62)) k revidovanej prílohe V ak boli akceptované do 1. júla 2012, nadobudnú účinnosť 1. januára 2013.

Príloha VI – Nariadenia na prevenciu znečisťovania ovzdušia z lodí

Príloha VI sa pripojí k Protokolu 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, v znení Protokolu 1978, ktorý bol prijatý Medzinárodnou konferenciou zmluvných strán Dohovoru MARPOL v septembri 1997. Príloha VI nadobudla účinnosť 19. mája 2005. Následné zmeny a doplnenia boli prijaté MEPC a nadobudli účinnosť ako je uvedené nižšie:

- zmeny a doplnenia z roku 2005 (rezolúcia MEPC.132(53)) o zavedení harmonizovaného systému prehliadok a certifikácie v tejto Prílohy a o určení Severného mora ako novej oblasti kontroly emisií SO_x (SECA), nadobudli účinnosť 22. novembra 2006;
- zmeny a doplnenia z roku 2008 (rezolúcia MEPC. 176 (58)) o revidovanej Prílohe VI, nadobudli účinnosť 1. júla 2010;
- zmeny a doplnenia z roku 2010 (rezolúcia MEPC.190(60)) o vytvorení Severoamerickej oblasti kontroly ovzdušia, nadobudli účinnosť 1. augusta 2011;
- zmeny a doplnenia z roku 2010 (rezolúcia MEPC.194(61)) o revidovanej forme dodatku k vydávaniu Osvedčenia IAPP, nadobudli účinnosť 1. februára 2012;
- zmeny a doplnenia z roku 2011 (rezolúcia MEPC. 202(62)) o zmenách a doplneniach nariadení 13 a 14 Prílohy VI, ktoré boli prijaté 1. júla 2012, nadobudli účinnosť 1. januára 2013; a rezolúcia MEPC. 203(62) o nariadeniach o energetickej účinnosti pre lode, ktoré boli prijaté 1. júla 2012 a nadobudli účinnosť 1. januára 2013.

Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973

ZMLUVNÉ STRANY DOHOVORU,

UVEDOMUJÚC si potrebu chrániť vo všeobecnosti životné prostredie a najmä morské prostredie,

UZNÁVAJÚC, že vypúšťanie ropných látok a iných škodlivých látok z lodí, či už úmyselné, z nedbanlivosti, alebo z dôvodu nehody, predstavuje závažný zdroj znečistenia,

UZNÁVAJÚC TIEŽ dôležitosť Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania mora ropnými látkami z roku 1954 ako prvého multilaterálneho nástroja, ktorý sa uzavrel s hlavným cieľom ochrany životného prostredia a oceňujúc význam prínosu tohto Dohovoru pri chránení prostredia morí a pobrežia pred znečisťovaním,

ŽELAJÚC SI, úplne odstránenie úmyselného znečistenia morského prostredia ropnými látkami a inými škodlivými látkami a minimalizáciu neúmyselného vypúšťania takýchto látok,

BERÚC do úvahy, že tento cieľ možno najlepšie dosiahnuť stanovením pravidiel, ktoré nie sú obmedzené na znečistenie ropnými látkami ale ktoré majú všeobecný zámer,

DOHODLI SA, nasledovne:

Článok 1

Všeobecné povinnosti podľa tohto Dohovoru

(1) Zmluvné strany tohto Dohovoru sa zaväzujú uskutočňovať ustanovenia tohto Dohovoru a ustanovenia Príloh ktorými sú viazané aby zabránili znečisťovaniu morského prostredia pred vypustením škodlivých látok alebo odpadových vôd obsahujúcich takéto látky v rozpore s týmto Dohovorom.

(2) Pokiaľ nie je výslovne uvedené inak, odkaz na tento Dohovor súčasne predstavuje odkaz na jeho Protokoly a Prílohy.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto dohovoru, pokiaľ nie je výslovne stanovené inak:

(1) *Nariadenie* znamená nariadenia obsiahnuté v Prílohách tohto Dohovoru.

(2) *Škodlivá látka* znamená akákoľvek látka, ktorá môže byť po vypustení do morského prostredia nebezpečná pre ľudské zdravie, poškodzujúca biologické zdroje a morský život, poškodzujúca pobrežné zariadenia alebo rušivo vplývajúca na ďalšie oprávnené využívanie mora vrátane akejkoľvek látky, ktorá podlieha kontrole podľa tohto Dohovoru.

(3) (a) *Vypúšťanie* v súvislosti so škodlivými látkami alebo odpadovými vodami obsahujúcimi takéto látky, znamená akékoľvek vypustenie z lodi vrátane únikov, likvidácie, pretekacie, čerpanie, vytekanie alebo vyprázdňovanie;

(b) *Vypúšťanie nezahŕňa:*

(i) vyhadzovanie v zmysle Dohovoru o zabránení znečisťovania morí vyhadzovaním odpadov a iných látok, ktorý bol uzavretý v Londýne 13. novembra 1972; alebo

(ii) uvoľňovanie škodlivých látok priamo spôsobené prieskumom, využívaním

a tým súvisiacim príbrežným spracovaním minerálnych zdrojov z morského dna;
alebo

(iii) vypustenie škodlivých látok za účelom odôvodneného vedeckého výskumu na znižovanie alebo kontrolu znečistenia.

(4) *Lod'* znamená plavidlo akéhokoľvek typu, ktoré pôsobí v morskom prostredí a zahŕňa lode na podvodných krídlach, vznášadlá, ponorky, plávajúce zariadenia a pevné alebo plávajúce plošiny.

(5) *Správny orgán* znamená správny orgán vlády alebo štátu, pod ktorého správou loď pláva. Pokiaľ ide o loď, ktorá má právo plávať pod vlajkou ktoréhokoľvek štátu, je správnym orgánom vláda tohto štátu. Pokiaľ ide o pevné alebo plávajúce plošiny zaoberajúce sa prieskumom a využívaním morského dna a jeho podložia susediacimi s pobrežím, nad ktorým pobrežný štát uplatňuje svoje zvrchované práva na účely prieskumu a využívania ich prírodných zdrojov, je správnym orgánom vláda dotknutého pobrežného štátu.

(6) *Mimoriadna udalosť* znamená udalosť zahŕňajúcu skutočné alebo pravdepodobné vypustenie škodlivej látky do mora alebo odpadových vôd obsahujúcich takúto látku.

(7) *Organizácia* znamená Medzivládna námorná poradná organizáciu.*

Článok 3

Použitie

(1) Tento Dohovor sa vzťahuje na:

(a) lode oprávnené plaviť sa pod vlajkou zmluvnej strany Dohovoru; a

(b) lode, ktoré nie sú oprávnené plávať pod vlajkou zmluvnej strany ale ktoré sú prevádzkované zmluvnou stranou.

(2) Žiadne ustanovenie tohto článku sa nesmie vykladať ako odchýlka sa od zvrchovaných práv zmluvných strán podľa medzinárodného práva vzťahujúcich sa na morské dno a jeho podložie priľahlé k pobrežiu za účelom prieskumu a využívania ich prírodných zdrojov alebo ako rozšírenie týchto práv.

(3) Tento Dohovor sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné námorné lode alebo iné lode vlastnené alebo prevádzkované štátom a používané v súčasnosti len na vládne nekomerčné služby. Každá zmluvná strana však musí prijatím vhodných opatrení, ktoré neovplyvnia prevádzku alebo operačné schopnosti takýchto lodí, ktoré vlastní alebo prevádzkuje, zabezpečiť, že takéto lode budú konať spôsobom ktorý je v súlade s týmto Dohovorom, pokiaľ je to primerané a možné.

Článok 4

Porušenia

(1) Akékoľvek porušenie požiadaviek tohto Dohovoru sa zakazuje a v súlade, sankcie za porušenie sa stanovujú v súlade s právnymi predpismi správneho orgánu dotknutej lode bez ohľadu na to, kde k porušeniu došlo. Ak je správny orgán o takomto porušení informovaný a je presvedčený, že sú k dispozícii dostatočné dôkazy na začatie konania v súvislosti s údajným porušením, zabezpečí aby sa takéto konanie začalo čo najskôr v súlade s jeho právnymi predpismi.

(2) Akékoľvek porušenie požiadaviek tohto Dohovoru v rámci jurisdikcie ktorejkoľvek zmluvnej strany Dohovoru sa zakazuje, sankcie sa stanovujú podľa práva tejto zmluvnej strany. V prípade, že dôjde k takému porušeniu, zmluvná strana:

(a) začne konanie v súlade so svojím právnym poriadkom; alebo

(b) poskytne správnomu orgánu lode informácie a dôkazy, ktoré má k dispozícii, že došlo

* Názov organizácie bol zmenený na „Medzinárodná námorná organizácia“ v zmysle zmien a doplnení Dohovoru Organizácie, ktorý nad obudol platnosť 22. mája 1982.

k porušeniu.

(3) Ak sú správneho orgánu lode poskytnuté informácie alebo dôkazy o akejkoľvek porušení tohto Dohovoru touto loďou, správny orgán bezodkladne informuje zmluvnú stranu, ktorá informácie alebo dôkazy poskytla a Organizáciu, o prijatých opatreniach.

(4) Sankcie stanovené v právnych predpisoch zmluvnej strany podľa tohto článku musia byť primerané aby odrádzali od porušovania tohto Dohovoru a musia byť rovnako prísne bez ohľadu na to, kde k porušeniu došlo.

Článok 5

Osvedčenia a osobitné pravidlá pre inšpekcie lodí

(1) S výhradou ustanovení odseku 2 tohto článku, osvedčenie vydané na základe právomoci zmluvnej strany Dohovoru v súlade s ustanoveniami nariadení, ostatné zmluvné strany uznávajú a považujú na všetky účely, na ktoré sa vzťahuje tento Dohovor za osvedčenie, ktoré má rovnakú platnosť ako nimi vydané osvedčenie.

(2) Loď, ktorá musí mať osvedčenie v súlade s ustanoveniami týchto nariadení, podlieha počas pobytu v prístavoch alebo príbrežných termináloch pod právomoc zmluvnej strany, inšpekcií zo strany úradníkov zmocnených danou zmluvnou stranou. Každá takáto inšpekcia sa obmedzí na preverenie, či sa na palube nachádza platné osvedčenie, pokiaľ neexistujú jasné dôvody domnievať sa, že technický stav lode alebo jej vybavenia v skutočnosti nezodpovedá údajom daného osvedčenia. V uvedenom prípade alebo ak loď nemá platné osvedčenie, zmluvná strana vykonávajúca inšpekciu prijme také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď nevypláva, kým sa nepreukáže, že loď nepredstavuje neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia. Zmluvná strana však môže takejto lodi udeliť povolenie opustiť prístav alebo príbrežný terminál, za účelom plavby do najbližšej dostupnej opravárenskej lodenice.

(3) Pokiaľ zmluvná strana odoprie zahraničnej lodi vstup do prístavu alebo pobrežného terminálu pod jej jurisdikciou alebo podnikne akékoľvek opatrenie proti takejto lodi z dôvodu, že loď nespĺňa ustanovenia tohto Dohovoru, zmluvná strana o tom bezodkladne informuje konzula alebo diplomatického zástupcu zmluvnej strany, pod ktorej vlajkou je loď oprávnená plávať alebo ak to nie je možné, správneho orgánu príslušnej lode. Pred odmietnutím vstupu alebo prijatím takýchto opatrení môže zmluvná strana požiadať o konzultáciu so správnym orgánom príslušnej lode. Informácie sa poskytnú správneho orgánu aj v prípade, že loď nemá platné osvedčenie v súlade s ustanoveniami nariadení.

(4) Pokiaľ ide o lode štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami tohto Dohovoru, uplatnia zmluvné strany požiadavky tohto Dohovoru, ktoré sú potrebné na zabezpečenie toho aby sa týmto lodiam neposkytlo priaznivejšie zaobchádzanie.

Článok 6

Odhaľovanie porušení a vymáhanie dodržiavania Dohovoru

(1) Zmluvné strany Dohovoru spolupracujú pri odhaľovaní porušení a vymáhaní dodržiavania ustanovení tohto Dohovoru s využitím všetkých vhodných a uskutočniteľných opatrení na odhaľovanie a monitorovanie životného prostredia, primerané postupy oznamovania a zhromažďovania dôkazov.

(2) Loď, na ktorú sa vzťahuje tento Dohovor, môže byť v ktoromkoľvek prístave alebo v príbrežnom termináli zmluvnej strany Dohovoru podrobená inšpekcií úradníkmi vymenovanými alebo poverenými touto zmluvnou stranou s cieľom overiť, či táto loď nevypúšťa škodlivé látky v rozpore s ustanoveniami nariadení. Ak sa pri inšpekcii preukáže, že k porušeniu Dohovoru došlo, správneho orgánu musí byť zaslaná správny orgán aby mohol prijať vhodné opatrenia.

(3) Každá zmluvná strana predloží správneho orgánu prípadné dôkazy o tom, že loď vypúšťala škodlivé látky alebo splašky obsahujúce takéto látky v rozpore s ustanoveniami nariadení. Ak je to možné,

príslušný orgán prvej strany oznámi kapitánovi lode údajné porušenie.

(4) Po prijatí takýchto dôkazov správny orgán, ktorý je o tejto skutočnosti informovaný, záležitosť prešetrí a môže požiadať druhú stranu aby poskytla ďalšie alebo podrobnejšie dôkazy o údajnom porušení. Ak sa správny orgán presvedčí, že sú k dispozícii dostatočné dôkazy na začatie konania vo veci údajného porušenia, čo najskôr zabezpečí začatie takéhoto konania v súlade so svojim právnym poriadkom. Správny orgán bezodkladne informuje stranu, ktorá údajné porušenie oznámila ako aj Organizáciu o prijatých opatreniach.

(5) Zmluvná strana môže tiež vykonať inšpekciu lode, na ktorú sa vzťahuje tento Dohovor, pri vstupe do prístavu alebo príbrežného terminálu pod jeho jurisdikciou za predpokladu, že dostane žiadosť o inšpekciu od inej zmluvnej strany spolu s dostatočným dôkazom, že daná loď vypúšťala škodlivé látky alebo splašky obsahujúce tieto látky. Správny orgán o inšpekcii, zašle zmluvnej strane, ktorá o inšpekciu požiadala správu aby mohli byť prijaté vhodné opatrenia podľa tohto Dohovoru.

Článok 7

Neprimerané oneskorenie lode

(1) Je nutné vynaložiť všetko úsilie na to aby sa zabránilo neprimeranému zadržaniu alebo oneskoreniu lode podľa článkov 4, 5 alebo 6 tohto Dohovoru.

(2) Ak je loď neprimerane zadržaná alebo oneskorená podľa článkov 4, 5 alebo 6 tohto Dohovoru, má nárok na odškodnenie za akúkoľvek vzniknutú stratu alebo škodu.

Článok 8

Hlásenie o incidentoch zahŕňajúcich škodlivé látky

(1) Hlásenie o incidente sa uskutoční bezodkladne v maximálnom možnom rozsahu v súlade s ustanoveniami Protokolu I tohto Dohovoru.

(2) Každá zmluvná strana Dohovoru musí:

- (a) vykonať všetky opatrenia potrebné na to aby príslušný úradník alebo agentúra mohli prijímať a spracovávať všetky hlásenia o incidentoch; a
- (b) oznámiť Organizácii všetky dojednania o týchto opatreniach aby bolo možné informovať iné zmluvné strany a členské štáty Organizácie.

(3) Vždy, keď zmluvná strana dostane hlásenie podľa ustanovení tohto článku, táto zmluvná strana bezodkladne zašle túto správu:

- (a) správnomu orgánu príslušnej lode; a
- (b) akémukoľvek inému štátu, ktorý môže byť ovplyvnený.

(4) Každá zmluvná strana tohto Dohovoru sa zaväzuje vydať usmernenia pre námorné inšpekčné plavidlá a lietadlá a iným príslušným službám aby svojim správnym orgánom nahlasovali akýkoľvek incident uvedený v Protokole I tohto Dohovoru. Zmluvná strana ak to považuje za vhodné, podá príslušnú správu Organizácii a ktorejkoľvek inej dotknutej strane.

Článok 9

Iné zmluvy a ich výklad

(1) Tento Dohovor po nadobudnutí účinnosti nahrádza Medzinárodný dohovor o predchádzaní znečisťovaniu mora ropnými látkami z roku 1954 v znení neskorších predpisov vo vzťahu k zmluvným stranám tohto Dohovoru.

(2) Žiadne ustanovenie tohto Dohovoru nemá vplyv na kodifikáciu a rozvoj morského práva

Konferenciou Organizácie Spojených národov o morskom práve zvolanou podľa rezolúcie 2750C(XXV) Valného zhromaždenia Organizácie spojených národov ani súčasných alebo budúcich nárokov a právnych názorov ktoréhokoľvek štátu týkajúcich sa morského práva a povahy a rozsahu jurisdikcie pobrežného a vlajkového štátu.

(3) Pojem „*jurisdikcia*“ v tomto Dohovore sa vykladá na základe medzinárodného práva platného v čase uplatňovania alebo výkladu tohto Dohovoru.

Článok 10

Riešenie sporov

Akýkoľvek spor medzi dvomi alebo viacerými zmluvnými stranami Dohovoru týkajúci sa výkladu alebo uplatňovania tohto Dohovoru musí byť na žiadosť ktorejkoľvek zo strán predložený rozhodcovskému konaniu, v súlade s ustanoveniami Protokolu II tohto Dohovoru ak sa spor nepodarilo vyriešiť rokovaním medzi zúčastnenými stranami a ak sa tieto strany nedohodnú inak.

Článok 11

Vzájomná výmena informácií.

- (1) Zmluvné strany Dohovoru sa zaväzujú oznámiť Organizácii:
 - (a) znenie zákonov, rozhodnutí, vyhlášok a nariadení a iných nástrojov, ktoré boli vydané v rôznych záležitostiach spadajúcich do rozsahu pôsobnosti tohto Dohovoru;
 - (b) zoznam mimovládnych agentúr, ktoré sú oprávnené konať v ich mene vo veciach týkajúcich sa projektovania, výstavby a vybavenia lodí prepravujúcich škodlivé látky v súlade s ustanoveniami nariadení;^{*}
 - (c) dostatočný počet vzorov ich osvedčení vydaných podľa ustanovení nariadení;
 - (d) zoznam prijímacích zariadení vrátane ich umiestnenia, kapacity a dostupných zariadení a ďalších charakteristík;
 - (e) úradné správneho orgánu alebo súhrny úradných správ, v rozsahu v akom preukazujú výsledky uplatňovania tohto Dohovoru; a
 - (f) výročnú štatistickú správu vo forme štandardizovanej Organizáciou, o sankciách skutočne uložených za porušenie tohto Dohovoru.
- (2) Organizácia oznámi zmluvným stranám prijatie všetkých oznámení podľa tohto článku a rozošle všetkým zmluvným stranám informácie, ktoré jej boli oznámené podľa pododsekov (1)(b) až (f) tohto článku.

Článok 12

Lodné nehody

- (1) Každý správny orgán sa zaväzuje vykonať vyšetrovanie každej nehody, ku ktorej došlo na niektorej z jej lodí podliehajúcej ustanoveniam týchto nariadení ak táto nehoda mala za následok závažný škodlivý účinok na morské prostredie.
- (2) Každá zmluvná strana tohto Dohovoru sa zaväzuje poskytnúť Organizácii informácie týkajúce sa zistení takéhoto prešetrovania, pokiaľ sa domnieva, že takéto informácie môžu pomôcť pri určovaní toho aké zmeny v tomto Dohovore by mohli byť žiaduce.

^{*} Znenie (jeho pododseku) sa nahrádza znením, ktoré je obsiahnuté v článku III Protokolu 1978

Článok 13*Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie*

(1) Tento dohovor zostáva otvorený na podpis v sídle Organizácie od 15. januára 1974 do 31. decembra 1974 a následne zostane otvorený na pristúpenie. Štáty sa môžu stať zmluvnými stranami tohto Dohovoru nasledovne:

- (a) podpisom bez výhrady k ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu; alebo
- (b) podpisom podliehajúcim ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo
- (c) pristúpením.

(2) Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie sa uskutoční uložením listiny u Generálneho tajomníka Organizácie.

(3) Generálny tajomník Organizácie musí informovať všetky štáty, ktoré podpísali tento Dohovor alebo k nemu pristúpili, o akomkoľvek podpise alebo uložení akejkoľvek novej ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo pristúpení a o dátume jej uloženia.

Článok 14*Nepovinné prílohy*

(1) Štát môže v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia tohto Dohovoru vyhlásiť, že neprijíma jednu alebo všetky Prílohy III, IV a V (ďalej len „nepovinné prílohy“) tohto Dohovoru. S výhradou vyššie uvedeného sú zmluvné strany Dohovoru viazané akoukoľvek prílohou v celom rozsahu.

(2) Štát, ktorý vyhlásil, že nie je viazaný nepovinnou prílohou, môže kedykoľvek prijať túto prílohu a to uložením listiny uvedenej v článku 13 ods. 2 u Organizácie.

(3) Štát, ktorý urobí vyhlásenie podľa odseku 1 tohto článku v súvislosti s nepovinnou prílohou a ktorý následne neprijme túto prílohu v súlade s odsekom (2) tohto článku, nie je viazaný žiadnymi záväzkami ani oprávnený požadovať oprávnenia podľa tohto Dohovoru v súvislosti so záležitosťami týkajúcimi sa tejto Prílohy a odkaz na Zmluvné strany v tomto Dohovore, nezahŕňajú tento štát pokiaľ ide o záležitosti týkajúce sa tejto Prílohy.

(4) Organizácia informuje štáty, ktoré podpísali alebo pristúpili tohto Dohovoru, o akomkoľvek vyhlásení podľa tohto článku ako aj o prijatí akejkoľvek listiny uloženej v súlade s ustanoveniami odseku 2.

Článok 15*Nadobudnutie účinnosti*

(1) Tento Dohovor nadobúda účinnosť 12 mesiacov po dátume, kedy najmenej 15 štátov, ktorých obchodná flotila spoločne tvorí najmenej 50% hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily, stane zmluvnými stranami v súlade s článkom 13.

(2) Nepovinná príloha nadobúda platnosť 12 mesiacov po dátume, keď boli v súvislosti s touto prílohou, splnené podmienky stanovené v odseku 1 tohto článku.

(3) Organizácia informuje štáty, ktoré podpísali tento Dohovor alebo k nemu pristúpili, o dátume nadobudnutia účinnosti a o dátume nadobudnutia účinnosti nep povinnej prílohy v súlade s odsekom 2 tohto článku.

(4) Pre štáty, ktoré uložili ratifikačnú listinu, listinu o prijatí, schválení alebo pristúpení tohto Dohovoru alebo akejkoľvek nep povinnej prílohe po splnení požiadaviek na nadobudnutie účinnosti ale pred dátumom nadobudnutia účinnosti, nadobudne ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie účinnosť dňom nadobudnutia účinnosti Dohovoru alebo takejto prílohy alebo tri mesiace po dátume uloženia listiny, podľa

toho, ktorý dátum je neskorší.

(5) Pre štáty, ktoré uložili ratifikačnú listinu, listinu o prijatí, schválení alebo pristúpení po dátume nadobudnutia účinnosti Dohovoru alebo nepovinnnej prílohy, nadobudne Dohovor alebo nepovinná príloha účinnosť tri mesiace po dátume uloženia listiny.

(6) Po splnení všetkých podmienok požadovaných podľa článku 16 na nadobudnutie platnosti zmien a doplnení tohto Dohovoru alebo nepovinnnej prílohy sa každá uložená ratifikačná listina, listina o prijatí, schválení alebo pristúpení vzťahuje na zmenený a doplnený Dohovor alebo Prílohu.

Článok 16

Zmeny a doplnenia

(1) Tento Dohovor môže byť zmenený a doplnený prostredníctvom postupov uvedených v nasledovných odsekoch.

(2) Zmeny a doplnenia po posúdení Organizáciou:

- (a) každá zmena alebo doplnenie Dohovoru navrhnutá zmluvnou stranou musí byť predložená Organizácii a rozoslaná Generálnym tajomníkom všetkým členom Organizácie a všetkým Zmluvným stranám minimálne šesť mesiacov pred jej posúdením;
- (b) každá zmena alebo doplnenie navrhnutá a rozoslaná v súlade s vyššie uvedeným, musí byť predložená príslušným orgánom Organizácie na posúdenie;
- (c) zmluvné strany Dohovoru, bez ohľadu na to, či sú členmi Organizácie alebo nie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaniach príslušného orgánu;
- (d) zmeny a doplnenia sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou prítomných a hlasujúcich Zmluvných strán Dohovoru;
- (e) ak sú zmeny a doplnenia prijaté v súlade s pododsekom (d), musia byť oznámené Generálnemu tajomníkovi Organizácie, ktorý ich rozošle na prijatie všetkým Zmluvným stranám Dohovoru;
- (f) zmeny a doplnenia sa považujú za prijaté za týchto okolností:
 - i. zmeny a doplnenia článku Dohovoru sa považujú za prijaté v deň, keď ich prijímú dve tretiny Zmluvných strán, ktorých kombinovaná obchodná flotila tvorí najmenej 50 percent hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily;
 - ii. zmeny a doplnenia Prílohy Dohovoru sa považujú za prijaté v súlade s postupom uvedeným v písmene f) bode (iii), pokiaľ príslušný orgán v čase ich prijatia neurčí, že zmeny a doplnenia sa považujú za prijaté v deň, keď ich prijímú dve tretiny zmluvných strán, ktorých kombinovaná obchodná flotila tvorí najmenej 50 percent hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily. Kedykoľvek pred nadobudnutím platnosti zmien a doplnení Prílohy Dohovoru však môže zmluvná strana oznámiť Generálnemu tajomníkovi Organizácie, že pred nadobudnutím platnosti zmien a doplnení pre ňu bude potrebný jej výslovný súhlas. Generálny tajomník informuje zmluvné strany o takomto oznámení a dátume jeho prijatia;
 - iii. zmeny a doplnenia Dodatku Prílohy Dohovoru sa považujú za prijaté na konci obdobia, ktoré určí príslušný orgán v čase ich prijatia, pričom toto obdobie nesmie byť kratšie ako desať mesiacov, pokiaľ v tomto období neoznámí Organizácii námietku najmenej jedna tretina zmluvných strán alebo zmluvné strany, ktorých kombinované obchodné flotily tvoria najmenej 50 percent hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily, podľa toho ktorá podmienka je splnená skôr;
 - iv. zmeny a doplnenia Protokolu I Dohovoru podliehajú rovnakým postupom ako zmeny a doplnenia Príloh Dohovoru ako je stanovené v písmene f) bode (ii) alebo (f) bode (iii)

- vyššie;
- v. zmeny a doplnenia Protokolu II Dohovoru podliehajú rovnakým postupom ako zmeny a doplnenia článkov Dohovoru ako je ustanovené v písmene f) bode (i) vyššie;
- (g) zmeny a doplnenia sa považujú za účinné za týchto okolností:
- i. v prípade zmien a doplnení článku Dohovoru, Protokolu II, Protokolu I alebo prílohy Dohovoru, ktoré nie sú predmetom postupu uvedeného v písmene f) bode (iii), nadobudnú zmeny a doplnenia prijaté v súlade s predchádzajúcimi ustanoveniami účinnosť šesť mesiacov odo ich prijatia vo vzťahu k zmluvným stranám, ktoré vyhlásili, že ich prijali;
- ii. v prípade zmien a doplnení Protokolu I, Dodatku Prílohy alebo Prílohy Dohovoru podľa postupu uvedeného v písmene f) bode (iii), zmeny a doplnenia, ktoré sa považujú za prijaté v súlade s vyššie uvedenými podmienkami, nadobudnú účinnosť šesť mesiacov po ich prijatí pre všetky zmluvné strany s výnimkou tých, ktoré pred týmto dátumom urobili vyhlásenie, že ich neprijímajú alebo vyhlásenie podľa písmena f) bodu (ii), že je potrebný ich výslovný súhlas.
- (3) Zmeny a doplnenia prijaté Konferenciou:
- (a) na žiadosť zmluvnej strany, s ktorou súhlasí najmenej jedna tretina zmluvných strán, Organizácia zvolá konferenciu zmluvných strán Dohovoru aby zvážila zmeny a doplnenia tohto Dohovoru.
- (b) zmeny a doplnenia prijaté Konferenciou, dvojtretinovou väčšinou prítomných a hlasujúcich zmluvných strán oznámi Generálny tajomník Organizácie všetkým zmluvným stranám, na ich prijatie.
- (c) pokiaľ Konferencia nerozhodne inak, zmeny a doplnenia sa považujú za prijaté a nadobudnú účinnosť v súlade s postupmi uvedenými v odseku 2 písm. f) a g) vyššie.
- (4) (a) v prípade zmeny a doplnenia nepovinnnej prílohy sa odkaz v tomto článku na „zmluvnú stranu Dohovoru“ považuje za odkaz na Zmluvnú stranu viazanú touto prílohou.
- (b) každá strana, ktorá odmietla prijať zmeny a doplnenia Prílohy, sa na účely uplatňovania týchto zmien a doplnení považuje za nezmluvnú stranu
- (5) prijatie a nadobudnutie účinnosti novej Prílohy podlieha tým istým postupom ako sú postupy pre prijatie a nadobudnutie účinnosti tohto Dohovoru.
- (6) pokiaľ nie je výslovne stanovené inak akákoľvek zmena a doplnenie súčasného Dohovoru podľa tohto článku, ktorá súvisí so konštrukciou lode, sa vzťahuje len na lode, pre ktoré je podpísaný stavebný kontrakt alebo v prípade neexistencie stavebného kontraktu, na lode ktorých kýl je položený v deň alebo po dátume, kedy zmena a doplnenie nadobudne účinnosť.
- (7) akékoľvek zmeny a doplnenia Protokolu alebo Prílohy, ktoré sa týkajú podstaty tohto Protokolu alebo Prílohy, musia byť v súlade s článkami tohto Dohovoru.
- (8) Generálny tajomník Organizácie musí informovať všetky zmluvné strany o akýchkoľvek zmenách a doplneniach, ktoré nadobudnú platnosť podľa tohto článku, spolu s dátumom nadobudnutia ich účinnosti.
- (9) akékoľvek prehlásenia o prijatí alebo námietka voči zmenám na základe tohto článku musí byť oznámené písomnou formou Generálnemu tajomníkovi Organizácie. Generálny tajomník Organizácie informuje o takomto oznámení a dátume jeho prijatia Zmluvné strany tohto Dohovoru.

Článok 17

Podpora technickej spolupráce

- (1) Zmluvné strany Dohovoru podporujú, v spolupráci s Organizáciou a inými medzinárodnými

orgánmi a s pomocou a koordináciou Výkonného riaditeľa programu OSN pre životné prostredie, tie zmluvné strany, ktoré požiadajú o technickú pomoc pre:

- (a) odbornú prípravu vedeckého a technického personálu;
- (b) dodávku potrebného vybavenia a zariadení na príjem a monitorovanie;
- (c) uľahčovanie iných opatrení a opatrení na predchádzanie alebo zmiernenie znečistenia morského prostredia loďami;
- (d) podporu výskumu;

prednostne v príslušných krajinách, čím sa presadzujú ciele a zámery tohto Dohovoru.

Článok 18

Vypovedanie

- (1) Tento Dohovor alebo ktorákoľvek nepovinná príloha môže byť vypovedaná ktoroukoľvek zmluvnou stranou Dohovoru, kedykoľvek po uplynutí piatich rokov odo , keď Dohovor alebo takáto príloha nadobudne platnosť pre túto stranu.
- (2) Vypovedanie sa uskutoční formou uloženia písomnej listiny o vypovedaní u Generálneho tajomníka Organizácie, ktorý informuje všetky ostatné zmluvné strany o tejto skutočnosti a o dátume jej prijatia ako aj o dátume, kedy takéto vypovedanie nadobudne účinnosť.
- (3) Vypovedanie nadobudne účinnosť 12 mesiacov po prijatí oznámenia Generálnym tajomníkom Organizácie alebo po uplynutí akejkoľvek inej dlhšej lehoty, ktorá môže byť uvedená v oznámení.

Článok 19

Uloženie a registrácia

- (1) Tento dohovor sa uloží u Generálneho tajomníka Organizácie, ktorý odovzdá overenú kópiu tohto Dohovoru členským štátom, ktoré podpísali tento Dohovor alebo k nemu pristúpili.
- (2) Akonáhle nadobudne platnosť tento Dohovor, Generálny tajomník Organizácie zašle text Generálnemu tajomníkovi Spojených národov za účelom registrácie a uverejnenia v súlade s článkom 102 Charty Organizácie spojených národov.

Článok 20

Jazykové verzie

Tento Dohovor je vypracovaný v jedinom vyhotovení v anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom každé znenie má rovnakú platnosť. Úradné preklady v arabskom, nemeckom, talianskom a japonskom jazyku sa vyhotovia a uložia spolu s podpísaným originálom.

NA DOKAZ TOHO, podpísaní*, riadne splnomocnení príslušnými vládami na tento účel, podpísali tento Dohovor.

PODPÍSANÉ V LONDÝNE, druhého novembra tisícdeväťsto sedemdesiatti.

* Podpisy sú vynechané

Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973

ZMLUVNÉ STRANY TOHTO PROTOKOLU

UZNAJÚC významný prínos, ktorý môže dosiahnuť Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 k ochrane morského prostredia pred znečisťovaním z lodí,

UZNÁVAJÚC TIEŽ potrebu ďalej zlepšovať prevenciu a kontrolu znečisťovania morí z lodí, najmä z ropných tankerov,

UZNÁVAJÚC ĎALEJ, potrebu čo najskoršej implementácie nariadení na zabránenie znečisťovania životného prostredia ropnými látkami uvedenými v Prílohe I tohto Dohovoru,

UZNÁVAJÚC VŠAK potrebu odložiť uplatňovanie Prílohy II tohto Dohovoru dovtedy, kým nebudú uspokojivo vyriešené určité technické problémy,

BERÚC DO ÚVAHY, že tieto ciele možno najlepšie dosiahnuť uzavretím Protokolu k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973,

DOHODLI SA, nasledovne:

Článok I

Všeobecné povinnosti

- (1) Zmluvné strany Protokolu sa zaväzujú vykonávať ustanovenia:
 - (a) tohto Protokolu a jeho Prílohy, ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť tohto Protokolu; a
 - (b) Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej len "Dohovor"), v znení zmien a doplnení stanovených týmto Protokolom.
- (2) Ustanovenia Dohovoru a Protokolu sa čítajú a vykladajú spoločne ako jeden dokument.
- (3) Každý odkaz na Protokol predstavuje súčasne odkaz na Prílohu k Protokolu.

Článok II

Vykonávanie Prílohy II Dohovoru

- (1) Bez ohľadu na ustanovenia článku 14 ods. Dohovoru sa Zmluvné strany Protokolu dohodli, že nie sú viazané ustanoveniami Prílohy II Dohovoru, v období troch rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti Protokolu alebo na dlhšie obdobia ktorom sa dohodnú Zmluvné strany Protokolu dvojtretinovou väčšinou hlasov vo Výbore pre ochranu morského prostredia (ďalej len „Výbor“) Medzivládnej námornej poradnej organizácie (ďalej len „Organizácia“)*.
- (2) Počas obdobia stanoveného v odseku 1 tohto článku, Zmluvným stranám Protokolu nevyplývajú žiadne povinnosti a nie sú oprávnené požadovať žiadne oprávnenia podľa Dohovoru ak ide o záležitosti týkajúce sa Prílohy II Dohovoru a všetky odkazy na Zmluvné strany tohto Dohovoru nezahŕňajú Zmluvné strany tohto Protokolu, pokiaľ ide o záležitosti týkajúce sa tejto Prílohy.

* Názov organizácie bol zmenený na „Medzinárodná námorná organizácia“ v zmysle zmien a doplnení Dohovoru Organizácie, ktorý nad obudol platnosť 22. mája 1982.

Článok III*Oznamovanie informácií*

Znenie Článku 11 ods. 1 písm. b) Dohovoru sa nahrádza nasledovne:

„zoznam poverených inšpektorov alebo uznaných organizácií, ktoré sú oprávnené konať v ich mene pri správnych záležitostiach týkajúcich sa projektovania, stavby, vybavenia a prevádzky lodí prepravujúcich škodlivé látky v súlade s ustanoveniami nariadení o oznamovaní informácií Zmluvným stranám pre informovanie svojich úradníkov. Správny orgán oznámi Organizácii špecifické povinnosti a podmienky poverenia udeleného povereným inšpektorom alebo uznaným organizáciám;“.

Článok IV*Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie*

(1) Tento Protokol zostáva otvorený na podpis v sídle Organizácie od 1. júna 1978 do 31. mája 1979 a následne zostane otvorený na pristúpenie. Štáty sa môžu stať zmluvnými stranami tohto Protokolu nasledovne:

- (a) podpisom bez výhrady k ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu; alebo
- (b) podpisom podliehajúcim ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo
- (c) pristúpením.

(2) Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie sa uskutoční uložením listiny u Generálneho tajomníka Organizácie.

Článok V*Nadobudnutie účinnosti*

(1) Tento Protokol nadobúda účinnosť 12 mesiacov po dátume, kedy najmenej 15 štátov, ktorých obchodná flotila spoločne tvorí najmenej 50% hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily, stane zmluvnými stranami v súlade s článkom IV tohto Protokolu.

(2) Akýkoľvek nástroj ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia po dátume nadobudnutia účinnosti Protokolu, nadobudne účinnosť tri mesiace po dátume uloženia listiny.

(3) Po splnení všetkých podmienok požadovaných podľa článku 16 na nadobudnutie platnosti Protokolu sa každý nástroj ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vzťahuje na zmenený Protokol v znení zmien a doplnení.

Článok VI*Zmeny a doplnenia*

Postupy stanovené v článku 16 Dohovoru, pokiaľ ide o zmeny a doplnenia Článkov, Príloh a Dodatkov k Prílohe Dohovoru sa uplatnia na zmeny a doplnenia Článkov, Príloh a Dodatkov Prílohy tohto Protokolu

Článok VII*Vypovedanie*

(1) Tento Protokol môže byť vypovedaný ktoroukoľvek zmluvnou stranou Dohovoru, kedykoľvek po uplynutí piatich rokov odo , keď Protokol nadobudne platnosť pre túto stranu.

(2) Vypovedanie sa uskutoční formou uloženia písomnej listiny o vypovedaní u Generálneho

tajomníka Organizácie.

(3) Vypovedanie nadobudne účinnosť 12 mesiacov po prijatí oznámenia Generálnym tajomníkom Organizácie alebo po uplynutí akejkoľvek inej dlhšej lehoty, ktorá môže byť uvedená v oznámení.

Článok VIII

Depozitár

- (1) Tento protokol je uložený u Generálneho tajomníka Organizácie (ďalej jen „depozitár“).
- (2) Depozitár musí:
 - (a) informovať všetky štáty, ktoré podpísali tento Protokol alebo k nemu pristúpili o:
 - i. každom novom podpise alebo uložení ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo pristúpení, spolu s ich dátumom;
 - ii. dátume nadobudnutia platnosti tohto Protokolu;
 - iii. uložení každej listiny o vypovedaní tohto Protokolu, spolu s dátumom jej prijatia a dátumom nadobudnutia platnosti vypovedania;
 - iv. akomkoľvek rozhodnutí urobenom v súlade s článkom 11 ods. 1 tohto Protokolu;
 - (b) poslať úradne overené kópie tohto Protokolu všetkým štátom, ktoré Protokol podpísali alebo k nemu pristúpili.
- (3) Akonáhle tento protokol nadobudne platnosť, depozitár bezodkladne zašle jednu úradne overenú kópiu Sekretariátu OSN na registráciu a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty OSN.

Článok IX

Jazykové verzie

Tento Protokol je vypracovaný v jedinom vyhotovení v anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom každé znenie má rovnakú platnosť. Úradné preklady v arabskom, nemeckom, talianskom a japonskom jazyku sa vyhotovia a uložia spolu s podpísaným originálom.

NA DOKAZ TOHO, podpísaní*, riadne splnomocnení príslušnými vládami na tento účel, podpísali tento Protokol.

PODPÍSANÉ V LONDÝNE, sedemnásteho februára tisícdeväťsto sedemdesiatosem.

* Podpisy sú vynechané

Protokol I

Ustanovenia týkajúce sa hlásení o incidentoch zahŕňajúcich škodlivé látky (v súlade s článkom 8 Dohovoru 73/78)

Článok I

Ohlasovacia povinnosť

(1) Kapitán lode alebo iná osoba zodpovedná za loď, ktorá je účastníkom mimoriadnej udalosti uvedenej v článku II tohto Protokolu, musí bezodkladne oznámiť podrobné údaje o tejto mimoriadnej udalosti a to v maximálnej možnej miere v súlade s ustanoveniami tohto Protokolu.

(2) V prípade opustenia lode uvedenej v odseku 1 tohto Článku alebo v prípade, že hlásenie z takejto lode je neúplné alebo nedostupné, vlastník, nájomca, správca alebo prevádzkovateľ lode alebo ich zástupca preberá v čo najväčšom rozsahu povinnosti uložené kapitánovi podľa ustanovení tohto Protokolu.

Článok II

Kedy robiť hlásenia

(1) Hlásenie sa podáva ak sa incident týka:

- (a) vypúšťania ropných látok alebo škodlivých kvapalných látok nad povolenú úroveň alebo pravdepodobné vypúšťanie z akéhokoľvek dôvodu, vrátane dôvodov určených na zabezpečenie bezpečnosti lode alebo na záchranu života na mori; alebo
- (b) vypúšťania alebo pravdepodobného vypúšťaní škodlivých látok v balenej forme, vrátane látok v nákladných kontajneroch, prenosných nádržiach, cestných a železničných vozidlách a nákladných člnoch prepravovaných na lodiach; alebo
- (c) poškodenia, poruchy alebo havárie námorných lodí s celkovou dĺžkou 15 metrov alebo viac, ktoré :
 - i. ovplyvňuje bezpečnosť lode; zahŕňa okrem iného kolízie, uviaznutie na plytčine, požiar, výbuch, poškodenie konštrukcie, zaplavenie a posunu nákladu; alebo
 - ii. má za následok zníženie bezpečnosti plavby; zahŕňa okrem iného zlyhanie alebo poruchu kormidlového zariadenia, pohonnej jednotky, systému výroby elektrickej energie a základných navigačných zariadení na lodiach; alebo
- (d) vypúšťanie ropných látok alebo škodlivých kvapalných látok v priebehu plavby v množstve prevyšujúcom hodnoty alebo okamžité prietokové množstvo povolené podľa tohto Dohovoru.

(2) Na účely tohto Protokolu:

- (a) ropné látky uvedené v odseku 1 písm. a) tohto článku znamenajú ropné látky v zmysle nariadenia 1.1 Prílohy I Dohovoru.
- (b) škodlivé kvapalné látky uvedené v odseku 1 písm. a) tohto článku znamenajú škodlivé kvapalné látky v zmysle nariadenia 1.10 Prílohy II Dohovoru.
- (c) škodlivé látky v balenej forme uvedené v odseku 1 písm. b) tohto článku znamenajú škodlivé látky v balenej forme, ktoré sú v zmysle Medzinárodného námorného kódexu pre nebezpečné tovary (IMDG) označené ako látky znečisťujúce more.

Článok III*Obsah hlásenia*

Hlásene musí v každom prípade obsahovať:

- (a) identifikáciu dotknutých lodí;
- (b) čas, typ a miesto incidentu;
- (c) množstvo a druh dotknutej škodlivej látky;
- (d) opatrenia na pomoc a na záchranu.

Článok IV*Doplňujúce hlásenie*

Každá osoba, ktorá je povinná podľa ustanovení tohto protokolu zaslať hlásenie musí ak je to možné:

- (a) v prípade potreby doplniť pôvodnú správu a poskytnúť informácie o ďalšom vývoji; a
- (b) čo možno najviac vyhovieť žiadostiam dotknutých štátov o dodatočné informácie.

Článok V*Postupy podávania hlásení*

- (1) Hlásenia musia byť podané do najbližšieho pobrežného štátu najrýchlejšími telekomunikačnými kanálmi, ktoré sú k dispozícii s najvyššou možnou prioritou.
- (2) Za účelom implementácie ustanovení tohto Protokolu, musia zmluvné strany Dohovoru vydať alebo umožniť vydanie nariadenia alebo pokynov o postupoch, ktoré je potrebné dodržiavať pri hlásení incidentov zahŕňajúcich škodlivé látky a to na základe usmernení vypracovaných Organizáciou. *

* Pozri Všeobecné zásady pre systémy nahlasovania z lodí a požiadavky na podávanie správ z lodí, vrátane usmernení pre nahlasovanie mimoriadnych udalostí, týkajúcich sa nebezpečného tovaru, škodlivých látok a/alebo látok znečisťujúcich morské prostredia prijatých Organizáciou nariadením A.851(20), zmenené a doplnené nariadením MEPC.138(53); pozri publikáciu IMO, číslo predaja IA516E.

Protokol II

Rozhodcovské konanie

(v súlade s článkom 10 Dohovoru)

Článok I

Rozhodcovské konanie, pokiaľ sa strany sporu nedohodnú inak, musí byť v súlade s nariadeniami stanovenými týmto Protokolom.

Článok II

(1) Rozhodcovský súd sa zriadi na žiadosť jednej zmluvnej strany Dohovoru adresovanú druhej zmluvnej strane v žiadosti alebo v súlade s článkom 10 tohto Dohovoru. Žiadosť o rozhodcovské konanie obsahuje opis veci spolu so sprievodnými dokumentmi.

(2) Žiadajúca strana informuje Generálneho tajomníka Organizácie o skutočnosti, že požiadala o zriadenie rozhodcovského súdu, o menách strán sporu a o článkoch Dohovoru alebo Nariadení v ktorých výklade alebo uplatňovaní je podľa názoru žiadajúcej strany nesúlad. Generálny tajomník zašle tieto informácie všetkým zmluvným stranám.

Článok III

Rozhodcovský súd sa skladá z troch členov: jedného rozhodcu vymenovaného každou stranou sporu a tretieho rozhodcu, vymenovaného na základe dohody medzi stranami, ktorý vykonáva funkciu predsedu.

Článok IV

(1) Ak po uplynutí 60 dňovej lehoty od vymenovania druhého rozhodcu nebol vymenovaný predseda Rozhodcovského súdu, Generálny tajomník Organizácie na žiadosť jednej zo zmluvných strán pristúpi v ďalšej 60 dňovej lehote k jeho vymenovaniu, pričom vyberá zo zoznamu kvalifikovaných osôb zostaveného Radou Organizácie.

(2) Ak v 60 dňovej lehote odo prijatia žiadosti jedna zo strán neurčila člena súdu za ktorého vymenovanie je zodpovedná, môže druhá strana priamo informovať Generálneho tajomníka Organizácie, ktorý do 60 dní vymenuje predsedu súdu zo zoznamu stanoveného v odseku 1 tohto článku.

(3) Predseda súdu po vymenovaní požiada stranu, ktorá neurčila rozhodcu aby tak urobila rovnakým spôsobom a za rovnakých podmienok. Ak strana rozhodcu neurčí, predseda súdu požiada Generálneho tajomníka Organizácie aby určil rozhodcu vo forme a v podmienkach predpísaných predchádzajúcim odsekom.

(4) Predseda súdu ak je nominovaný podľa ustanovení tohto článku, nesmie byť štátnym príslušníkom jednej z dotknutých strán v čase konania súdu ani v minulosti, s výnimkou predchádzajúceho súhlasu druhej zmluvnej strany.

(5) V prípade smrti alebo nesplnenia povinnosti rozhodcu, za ktorého vymenovanie je jedna zo strán zodpovedná, uvedená strana vymenuje náhradníka v lehote 60 dní od dátumu smrti alebo nesplnenia povinnosti. Ak uvedená strana neurčí rozhodcu, musí rozhodcovské konanie pokračovať pod vedením zostávajúcich rozhodcov. V prípade smrti alebo nesplnenia povinnosti predsedu súdu, sa musí určiť náhrada v súlade s horeuvedenými ustanoveniami článku III alebo ak neexistuje dohoda medzi členmi súdu v lehote do 60 dní od smrti alebo nesplnenia povinnosti podľa ustanovení tohto článku.

Článok V

Rozhodcovský súd môže prejednávať a rozhodovať o protinárokoch, ktoré priamo vyplývajú z predmetu sporu.

Článok VI

Každá strana zodpovedá za odmenu svojho rozhodcu, súvisiace náhrady a náklady spojené s prípravou prípravu. Odmenu predsedu rozhodcovského súdu a všeobecné výdavky spojené s rozhodcovským konaním znášajú strany rovným dielom. Súd vedie záznamy o všetkých svojich nákladoch a predloží ich na konečné vyúčtovanie.

Článok VII

Každá strana Dohovoru, ktorá má právny záujem a ktorá môže byť rozhodnutím v tomto prípade dotknutá, môže vstúpiť do rozhodcovského konania so súhlasom rozhodcovského súdu po písomnom oznámení stranám, ktoré pôvodne začali konanie.

Článok VIII

Každý rozhodcovský súd zriadený podľa ustanovení tohto Protokolu musí rozhodnúť o svojom vlastnom rokovacom poriadku.

Článok IX

- (1) Rozhodnutie súdu o jeho postupoch a mieste zasadania ako aj všetkých predložených otázkach sa prijíma väčšinou hlasov jeho členov; neprítomnosť alebo zdržanie sa hlasovania jedného z členov tribunálu, za ktorého vymenovanie boli zodpovedné strany nie je prekážkou rozhodnutia súdu. V prípade rovnosti hlasov je rozhodujúcim hlas predsedu.
- (2) Strany musia uľahčovať prácu súdu a najmä, v súlade so svojimi právnymi predpismi a za použitia všetkých prostriedkov, ktoré majú k dispozícii:
 - (a) tým, že poskytnú tribunálu potrebné dokumenty a informácie;
 - (b) tým, že umožnia tribunálu vstúpiť na ich územie, vypočuť svedkov alebo znalcov a navštíviť miesto incidentu;
- (3) Neprítomnosť alebo neplnenie povinností jednou zo strán nepredstavuje prekážku konania.

Článok X

- (1) Súd vydá svoje rozhodnutie v lehote piatich mesiacov od jeho ustanovenia, pokiaľ v prípade potreby nerozhodne o predĺžení lehoty na ďalšie obdobie nepresahujúce tri mesiace. K rozhodnutiu súdu sa prikladá odôvodnenie. Rozhodnutie je konečné a bez možnosti odvolania a musí byť oznámené Generálnemu tajomníkovi Organizácie. Zmluvné strany sa bezodkladne podriadia rozhodnutiu.
- (2) Akýkoľvek spor, ktorý môže vzniknúť medzi stranami, v súvislosti s výkladom alebo vykonávaním rozhodnutia; môže byť predložený ktoroukoľvek zmluvnou stranou k rozhodnutiu tribunálu, ktorý rozhodnutie vydal alebo ak nie je k dispozícii k inému súdu ustanovenému na tento účel rovnakým spôsobom ako pôvodný rozhodcovský súd.

Protokol z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973, v znení protokolu z roku 1978

ZMLUVNÉ STRANY TOHTO PROTOKOLU,

AKO zmluvné strany Protokolu z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973,

UZNÁVAJÚC potrebu zabrániť a znečisťovaniu a kontrolovať znečisťovanie ovzdušia z lodí,

PRIPOMÍNAJÚC zásadu 15 Deklarácie z Ria o životnom prostredí a rozvoji, ktorá vyzýva k uplatňovaniu preventívneho prístupu,

BERÚC DO ÚVAHY, že tento cieľ sa najlepšie dosiahne uzatvorením Protokolu z 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí v znení protokolu z roku 1978

DOHODLI SA, nasledovne:

Článok 1

Zmenený a doplnený predpis

Predpis, ktorý tento Protokol mení a dopĺňa je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 v znení protokolu z roku 1978 (ďalej len „Dohovor“),

Článok 2

Doplnenie Prílohy VI Dohovoru

Dopĺňa sa Príloha VI s názvom „Nariadenia na zabránenie znečisťovaniu ovzdušia z lodí“, ktorej znenie je uvedené v prílohe tohto Protokolu.

Článok 3

Všeobecné povinnosti

- (1) Dohovor a tento Protokol budú sa chápu a vykladajú spoločne ako jeden dokument.
- (2) Každý odkaz na tento Protokol tvorí súčasne odkaz na jeho prílohu.

Článok 4

Postup zmien a doplnení

Pri uplatňovaní článku 16 Dohovoru na zmeny a doplnenia Prílohy VI a jej dodatkov, odkaz na „Zmluvnú stranu Dohovoru“ znamená odkaz na Zmluvnú stranu viazanú touto Prílohou.

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 5

Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie

- (1) Tento Protokol zostáva otvorený na podpis v sídle Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „Organizácia“) od 1. januára 1998 do 31. decembra 1998 a následne zostane otvorený na pristúpenie. Zmluvnými stranami tohto Protokolu sa môžu stať len Zmluvné strany Protokolu z roku 1973, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej len „Protokol

z roku 1978) nasledovne:

- (a) podpisom bez výhrady k ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu; alebo
 - (b) podpisom podliehajúcim ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo
 - (c) pristúpením.
- (2) Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie sa uskutoční uložením listiny u Generálneho tajomníka Organizácie.

Článok 6

Nadobudnutie účinnosti

- (1) Tento Protokol nadobúda účinnosť 12 mesiacov po dátume, kedy najmenej 15 štátov, ktorých obchodná flotila spoločne tvorí najmenej 50% hrubej priestornosti svetovej obchodnej flotily, stane zmluvnými stranami v súlade s článkom 5 tohto Protokolu.
- (2) Akýkoľvek nástroj ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia po dátume nadobudnutia účinnosti Protokolu, nadobudne účinnosť tri mesiace po dátume uloženia listiny.
- (3) Po splnení všetkých podmienok požadovaných podľa článku 16 na nadobudnutie platnosti Protokolu sa každý nástroj ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vzťahuje na zmenený Protokol v znení zmien a doplnení.

Článok 7

Vypovedanie

- (1) Tento Protokol môže byť vypovedaný ktoroukoľvek zmluvnou stranou Dohovoru, kedykoľvek po uplynutí piatich rokov odo , keď Protokol nadobudne platnosť pre túto stranu.
- (2) Vypovedanie sa uskutoční formou uloženia písomnej listiny o vypovedaní u Generálneho tajomníka Organizácie.
- (3) Vypovedanie nadobudne účinnosť 12 mesiacov po prijatí oznámenia Generálnym tajomníkom Organizácie alebo po uplynutí akejkoľvek inej dlhšej lehoty, ktorá môže byť uvedená v oznámení.
- (4) Vypovedanie Protokolu z roku 1978 v súlade s jeho článkom VII zahŕňa aj výpoveď tohto Protokolu v súlade s týmto článkom. Vypovedanie nadobudne platnosť v deň nadobudnutia platnosti vypovedania Protokolu z roku 1978 v súlade s jeho článkom VII.

Článok 8

Depozitár

- (1) Tento protokol je uložený u Generálneho tajomníka Organizácie (ďalej jen „depozitár“).
- (2) Depozitár musí:
- (a) informovať všetky štáty, ktoré podpísali tento Protokol alebo k nemu pristúpili o:
 - i. každom novom podpise alebo uložení ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo pristúpení, spolu s ich dátumom;
 - ii. dátume nadobudnutia platnosti tohto Protokolu;
 - iii. uložení každej listiny o vypovedaní tohto Protokolu, spolu s dátumom jej prijatia a dátumom nadobudnutia platnosti vypovedania;
 - iv. akomkoľvek rozhodnutí urobenom v súlade s článkom 11 ods. 1 tohto Protokolu;
 - (b) poslať úradne overené kópie tohto Protokolu všetkým štátom, ktoré Protokol podpísali alebo k nemu pristúpili.

(3) Akonáhle tento protokol nadobudne platnosť, depozitár bezodkladne zašle jednu úradne overenú kópiu Sekretariátu OSN na registráciu a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty OSN.

Článok 9

Jazykové verzie

TENTO PROTOKOL je vypracovaný v jedinom vyhotovení v arabskom, čínskom anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom každé znenie má rovnakú platnosť.

NA DOKAZ TOHO, podpísaní*, riadne splnomocnení príslušnými vládami na tento účel, podpísali tento Protokol.

PODPÍSANÉ V LONDÝNE, dvadsiateho-šiesteho septembra, tisícdeväťsto deväťdesiatsedem.

* Podpisy sú vynechané

Príloha I Dohovoru MARPOL**Nariadenie týkajúce sa zabráneniu znečisťovania mora ropou a ropnými látkami z lodí s ropnými látkami z lodí****KAPITOLA 1 - VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE****Nariadenie 1***Vymedzenie pojmov*

Na účely tejto prílohy:

- 1** *Ropná látka* znamená ropné látky v akejkoľvek forme vrátane surovej ropy, motorovej nafty, ropného kalu, ropných zvyškov a rafinovaných produktov (okrem petrochemikálií, ktoré podliehajú ustanoveniam Prílohy II Dohovoru MARPOL) a obmedzenia všeobecnosti vyššie uvedeného, všetky látky uvedené v dodatku I tejto Prílohy.
- 2** *Surová ropa* znamená akúkoľvek tekutú uhľovodíkovú zmes, ktorá sa prirodzene vyskytuje v zemi, upravenú alebo neupravenú tak, aby bola vhodná na prepravu a zahŕňa:
 - .1 surovú ropu, z ktorej by mohli byť odstránené určité destilačné frakcie; a
 - .2 surovú ropu, do ktorej by mohli byť pridané určité destilačné frakcie.
- 3** *Ropná zmes* znamená zmes s akýmkoľvek ropným obsahom.
- 4** *Lodné palivo* znamená akúkoľvek ropnú látku používanú ako palivo v súvislosti s pohonom lode a pomocného strojného zariadenia na lodi, v ktorej sa takáto ropná látka prepravuje.
- 5** *Ropný tanker* znamená loď postavenú alebo prispôbenú predovšetkým na hromadnú prepravu ropných látok vo svojom nákladovom priestore a zahŕňa kombinované tankery pre hromadnú prepravu škodlivých látok („NLS“) v zmysle Prílohy II tohto Dohovoru a všetky tankery na prepravu plynu v zmysle nariadenia 3.20 Kapitoly II-1 Dohovoru SOLAS v platnom znení, pri preprave ropných látok ako celého alebo časti nákladu.
- 6** *Tanker na prepravu surovej ropy* znamená ropný tanker využívaný v oblasti prepravy surovej ropy.
- 7** *Tanker na prepravu ropných látok* znamená ropný tanker využívaný v oblasti prepravy ropných látok iného druhu ako je surová ropa.
- 8** *Kombinovaný tanker* znamená tanker určený na hromadnú prepravu ropných látok pevných nákladov.
- 9** *Významná prestavba lode:*
 - .1 znamená prestavba lode:
 - 1.1 ktorá podstatne zmení rozmery alebo prepravnú kapacitu lode; alebo
 - 1.2 ktorá zmení typ lode; alebo
 - 1.3 ktorej zámerom je podľa názoru správneho orgánu, podstatne predĺžiť životnosť; alebo
 - 1.4 ktorá inak mení loď spôsobom, že ak by išlo o novú loď, podliehala by príslušným ustanoveniam tohto Dohovoru, ktoré sa na ňu ako na existujúcu loď nevzťahujú.
 - .2 Bez ohľadu na ustanovenia tejto definície;
 - 2.1 prestavba ropného tankera s hrubou priestornosťou 20 000 a viac ton, dodaná 1. júna 1982 alebo neskôr tak, ako je to vymedzená v nariadení 1.28.3 aby spĺňala požiadavky nariadenia 18 tejto Prílohy, sa nepovažuje za veľkú prestavbu pre účely tejto Prílohy; a
 - 2.2 prestavba ropného tankera, dodaného pred 6. júlom 1996 tak, ako je to vymedzená v nariadení 1.28.5 aby spĺňala požiadavky nariadenia 19 alebo 20 tejto Prílohy, sa pre účely tejto Prílohy nepovažuje za veľkú prestavbu.
- 10** *Najbližšia pevnina*. Pojem „od najbližšej pevniny“ znamená od základnej línie, od ktorej sa určujú

teritoriálne vody príslušného územia v súlade s medzinárodného práva s výnimkou, že na účely tohto Dohovoru „od najbližšej pevniny“ v prípade severovýchodného pobrežia Austrálie sa rozumie línia vedená z bodu na pobreží Austrálie nasledovne:

od 11°00' južnej zemepisnej šírky, 142°08' východnej zemepisnej dĺžky,
do bodu 10°35' južnej zemepisnej šírky, 141°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°00' južnej zemepisnej šírky, 142°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°10' južnej zemepisnej šírky, 143°52' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°00' južnej zemepisnej šírky, 144°30' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°41' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 13°00' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 15°00' južnej zemepisnej šírky, 146°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 17°00' južnej zemepisnej šírky, 147°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 21°00' južnej zemepisnej šírky, 152°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 24°30' južnej zemepisnej šírky, 154°00' východnej zemepisnej dĺžky,
odtiaľ do bodu na austrálskom pobreží na 24°42' južnej zemepisnej šírky,
153°15' východnej zemepisnej dĺžky,

11 *Osobitná oblasť znamená* morská oblasť, v ktorej sa z uznaných technických dôvodov vzhľadom na jej oceánografické a ekologické vlastnosti a osobitný charakter dopravy vyžaduje prijatie osobitných povinných metód na zabránenie znečistenia mora ropnými látkami.

Na účely tejto Prílohy sú osobitné oblasti vymedzené nasledovne:

- 1.** *oblasť Stredozemského mora* znamená vlastné Stredozemné more, vrátane zálivov a morí nachádzajúcich sa v oblasti s hranicou medzi Stredozemným morom a Čiernym morom tvorenou rovnobežkou, ktorú tvorí 41° severnej zemepisnej šírky a oblasťou ohraničenou na západe od Gibraltáru na poludníku 005° 36' západnej zemepisnej dĺžky;
- 2.** *oblasť Baltského mora* znamená vlastné Baltské more s Botnickým zálivom, Fínskym zálivom a vstupom do Baltského mora ohraničený rovnobežkou v mieste označenom ako Skaw v Skagerraku na 57° 44.8' severnej zemepisnej šírky;
- 3.** *oblasť Čierneho mora* znamená vlastné Čierne more s hranicou medzi Stredozemným morom a Čiernym morom tvorenou rovnobežkou na 41° severnej zemepisnej šírky;
- 4.** *oblasť Červeného mora* znamená vlastné Červené more vrátane Suezského zálivu a Akabského zálivu ohraničená na juhu vymedzenou loxodrómu medzi Ras si Ane (12° 28.5' N, 043° 19.6' E) a Husn Murad (12° 40.4' N, 043° 30.2' E);
- 5.** *oblasť Perzského zálivu* znamená oblasť mora, ktorá sa nachádza severozápadne od loxodrómy medzi Ras al Hadd (22° 30' N, 059° 48' E) a Ras Al Fasteh (25° 04' N, 061° 25' E);
- 6.** *oblasť Adenského zálivu* znamená tú časť Adenského zálivu medzi Červeným morom a Arabským morom ohraničenou na západe od línie vymedzenej loxodrómu medzi Ras si Ane (12° 28.5' N, 043° 19.6' E) a Husn Murad (12° 40.4' N, 043° 30.2' E) a východne od línie vymedzenej loxodrómu medzi Ras Asir (11° 50' N, 051° 16.9 E) a Ras Fartak (15° 35' N, 052° 13.8 E);
- 7.** *Oblasť Antarktídy* znamená oblasť mora južne od rovnobežky na 60° S (južnej zemepisnej šírky);
a
- 8.** *Európske severozápadné vody* zahŕňajú Severné more a jeho prístupy, Írske more a jeho prístupy, Keltské more, Lamanšský prieliv a jeho prístupy a časť severovýchodného Atlantiku bezprostredne na západ od Írska. Oblasť je ohraničená líniami spájajúcimi nasledovné body:
48°27' severnej zemepisnej šírky na francúzskom pobreží
48°27' severnej zemepisnej šírky; 006°25'W (západnej zemepisnej dĺžky
49°52' severnej zemepisnej šírky; 007°44' západnej zemepisnej dĺžky
50°30' severnej zemepisnej šírky; 012° západnej zemepisnej dĺžky

56°30' severnej zemepisnej šírky; 012° západnej zemepisnej dĺžky
62° severnej zemepisnej šírky; 003° W (západnej zemepisnej dĺžky
62° severnej zemepisnej šírky na nórskom pobreží
57°44.8' severnej zemepisnej šírky na dánskom a švédskom pobreží.

.9 Ománska oblasť Arabského mora znamená, oblasť mora ohraničená nasledujúcimi súradnicami:

22°30'.00 severnej zemepisnej šírky; 059°48'.00 východnej zemepisnej dĺžky
23°47'.27 severnej zemepisnej šírky; 060°35'.73 východnej zemepisnej dĺžky
22°40'.62 severnej zemepisnej šírky; 062°25'.29 východnej zemepisnej dĺžky
21°47'.40 severnej zemepisnej šírky; 063°22'.22 východnej zemepisnej dĺžky
20°30'.37 severnej zemepisnej šírky; 062°52'.41 východnej zemepisnej dĺžky
19°45'.90 severnej zemepisnej šírky; 062°25'.97 východnej zemepisnej dĺžky
18°49'.92 severnej zemepisnej šírky; 062°02'.94 východnej zemepisnej dĺžky
17°44'.36 severnej zemepisnej šírky; 061°05'.53 východnej zemepisnej dĺžky
16°43'.71 severnej zemepisnej šírky; 060°25'.62 východnej zemepisnej dĺžky
16°03'.90 severnej zemepisnej šírky; 059°32'.24 východnej zemepisnej dĺžky
15°15'.20 severnej zemepisnej šírky; 058°58'.52 východnej zemepisnej dĺžky
14°36'.93 severnej zemepisnej šírky; 058°10'.23 východnej zemepisnej dĺžky
14°18'.93 severnej zemepisnej šírky; 057°27'.03 východnej zemepisnej dĺžky
14°11'.53 severnej zemepisnej šírky; 056°53'.75 východnej zemepisnej dĺžky
13°53'.80 severnej zemepisnej šírky; 056°19'.24 východnej zemepisnej dĺžky
13°45'.86 severnej zemepisnej šírky; 055°54'.53 východnej zemepisnej dĺžky
14°27'.38 severnej zemepisnej šírky; 054°51'.42 východnej zemepisnej dĺžky
14°40'.10 severnej zemepisnej šírky; 054°27'.35 východnej zemepisnej dĺžky
14°46'.21 severnej zemepisnej šírky; 054°08'.56 východnej zemepisnej dĺžky
15°20'.74 severnej zemepisnej šírky; 053°38'.33 východnej zemepisnej dĺžky
15°48'.69 severnej zemepisnej šírky; 053°32'.07 východnej zemepisnej dĺžky
16°23'.02 severnej zemepisnej šírky; 053°14'.82 východnej zemepisnej dĺžky
16°39'.06 severnej zemepisnej šírky; 053°06'.52 východnej zemepisnej dĺžky

.10 Južné vody Južnej Afriky znamená, oblasť mora ohraničená nasledujúcimi súradnicami:

31°14'.00 južnej zemepisnej šírky; 017°50'.00 východnej zemepisnej dĺžky
31°30'.00 južnej zemepisnej šírky; 017°12'.00 východnej zemepisnej dĺžky
32°00'.00 južnej zemepisnej šírky; 017°06'.00 východnej zemepisnej dĺžky
32°32'.00 južnej zemepisnej šírky; 016°52'.00 východnej zemepisnej dĺžky
34°06'.00 južnej zemepisnej šírky; 017°24'.00 východnej zemepisnej dĺžky
36°58'.00 južnej zemepisnej šírky; 020°54'.00 východnej zemepisnej dĺžky
36°00'.00 južnej zemepisnej šírky; 022°30'.00 východnej zemepisnej dĺžky
35°14'.00 južnej zemepisnej šírky; 022°54'.00 východnej zemepisnej dĺžky
34°30'.00 južnej zemepisnej šírky; 026°00'.00 východnej zemepisnej dĺžky
33°48'.00 južnej zemepisnej šírky; 027°25'.00 východnej zemepisnej dĺžky
33°27'.00 južnej zemepisnej šírky; 012°00'.00 východnej zemepisnej dĺžky

12 Okamžitá výtoková rýchlosť vypúšťania ropných látok znamená rýchlosť vypúšťania ropných látok v litroch za hodinu v akomkoľvek okamihu vydelenú rýchlosťou lode v uzlov v rovnakom okamihu.

13 Nádrž znamená uzavretý priestor, ktorý tvorí pevná konštrukcia lode a ktorá je určená na hromadnú prepravu kvapaliny

14 Bočná nádrž znamená akýkoľvek tank susediaci s bočnou obšívku lode.

15 Stredová nádrž znamená ktorýkoľvek tank ležiaci vo vnútri pozdĺžneho priedelu lode.

16 Zberná nádrž znamená tank, špeciálne určený pre zhromažďovanie zvyškov odvodnenia iných tankov, zvyškov vypláchnutia tankov a iných ropných zmesí.

17 Čistý balast znamená balast v nádrži, ktorý bol od poslednej prepravy ropných látok vyčistený tak, že

splašky z neho, v prípade, že bol vypustený zo stojacej lode, do čistej pokojnej vody za jasného, nevytvára na hladine vody alebo na príľahlých brehoch žiadne viditeľné stopy ropných látok, alebo na príľahlých brehoch alebo nespôsobujú usadenie kalu alebo emulzie pod hladinou vody alebo na príľahlých brehoch. Ak sa balast vypúšťa cez systém monitorovania a riadenia vypúšťania ropných látok schválený správnym orgánom, dôkazy založené na tomto systéme, že obsah ropných látok vo vypúšťanej odpadovej vode neprekročil 15 milióntin, je rozhodujúci pre určenie, že balast bol čistý a to bez ohľadu na prítomnosť viditeľných stôp.

18 Oddelený balast znamená balast napustený do nádrže, ktorá je úplne oddelená od ropného nákladného a palivového systému a ktorá je trvalo určená na prepravu balastu alebo nákladu iného ako ropa alebo škodlivé kvapalné látky v zmysle vymedzenia v Prílohách Dohovoru.

19 Dĺžka lode (L) pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, znamená 96 % celkovej dĺžky čiary meranej na vodoryse ponoru pri 85 % najmenej bočnej výške meranej od vrchu kýlu alebo dĺžka od prednej časti lode k osi kormidla pozdĺž čiary ponoru ak je táto hodnota väčšia. V prípade plavidiel s nakloneným kýlom je čiara ponoru, na ktorej sa táto dĺžka meria, rovnobežná s konštrukčnou čiarou ponoru. Dĺžka (L) sa meria v metroch.

20 Predné a zadné kolmice znamenajú kolmice umiestené na vonkajších koncoch dĺžky lode (L). Predná kolmica sa musí zhodovať z prednou časťou lode na čiare ponoru, na ktorej sa meria dĺžka.

21 Stred lode znamená polovica dĺžky lode (L).

22 Šírka lode (B) je maximálna šírka lode, meraná uprostred lode do konštrukčnej línie hlavného rebra na lodi s kovovou obšívku a do vonkajšieho povrchu trupu na lodi s obšívku z akéhokoľvek iného materiálu. Šírka (B) sa meria v metroch.

23 Nosnosť (DW) znamená rozdiel medzi výtlakom lode v tonách vo vode so špecifickou mernou hmotnosťou 1,025 na čiare vodorysky nákladovej značky zodpovedajúcej predpísanému letnému voľnému boku lode a vlastnou hmotnosťou lode.

24 Vlastná nosnosť lode (LW) znamená nosnosť lode v tonách bez nákladu, paliva, mazív, balastovej vody, pitnej a úžitkovej vody v tankoch, lodných zásob, vlastnej hmotnosti cestujúcich a posádky a ich osobných vecí.

25 Priestorová zaplatiteľnosť znamená pomer objemu v rámci priestoru o ktorom sa predpokladá, že bude zaplavený vodou až do celkového objemu tohoto priestoru.

26 Objemy a plochy na lodi sa musia vo všetkých prípadoch uvádzať vypočítané po konštrukčné čiary.

27 Výročný dátum znamená deň a mesiac každého roka, ktorý bude zodpovedať dátumu uplynutia platnosti Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ropnými látkami z lodí.

28.1 Loď dodaná 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom znamená loď:

- .1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná 31. decembra 1975 alebo pred týmto dátumom; alebo
- .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej kýl bol položený alebo ktorá sa nachádzala v podobnej fáze stavby 30. júna 1976 alebo pred týmto dátumom; alebo
- .3 ktorej dodanie je 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom; alebo
- .4 ktorá prešla významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná 31. decembra 1975 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej prestavba začala 30. júna 1976 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - 4.3 ktorej prestavba bola dokončená 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom.

28.2 Loď dodaná 31. decembri 1979 znamená loď:

- .1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná po 31. decembri 1975; alebo
- .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej kýl bol položený alebo ktorá sa nachádzala v podobnej fáze stavby po 30. júni 1976; alebo

- .3 ktorej dodanie je po 31. decembri 1979; alebo
 - .4 ktorá prešla významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná po 31. decembri 1975; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej prestavba začala po 30. júni 1976; alebo
 - 4.3 ktorej prestavba bola dokončená po 31. decembri 1979.
- 28.3 Ropný tanker dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom** znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. júna 1979 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kýl bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby 1. januára 1980 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - .3 ktorého dodanie je 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. júna 1979 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba začala 1. januára 1980 alebo pred týmto dátumom; alebo
 - 4.3 ktorého prestavba bola dokončená 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom.
- 28.4 Ropný tanker dodaný po 1. júni 1982** znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná po 1. júni 1979; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kýl bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby po 1. januári 1980; alebo
 - .3 ktorého dodanie po 1. júni 1982; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná po 1. júni 1979; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba po 1. januári 1980; alebo
 - 4.3 ktorého prestavba bola dokončená po 1. júni 1982.
- 28.5 Ropný tanker dodaný pred 6. júlom 1996** znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná pred 6. júlom 1993; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kýl bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby pred 6. júlom 1994; alebo
 - .3 ktorého dodanie je pred 6. júlom 1996; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná pred 6. júlom 1993; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba začala pred 6. júlom 1997; alebo
 - 4.3 ktorého prestavba bola dokončená pred 6. júlom 1996.
- 28.6 Ropný tanker dodaný 6. júla 1996 alebo neskôr** znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 6. júla 1993 alebo neskôr; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kýl bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby 6. júla 1994 alebo neskôr; alebo
 - .3 ktorého dodanie je 6. júla 1996 alebo neskôr; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 6. júla 1993 alebo neskôr; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba začala 6. júla 1997 alebo neskôr; alebo
 - 4.3 ktorého prestavba bola dokončená 6. júla 1996 alebo neskôr.
- 28.7 Ropný tanker dodaný 1. februára 2002 alebo po tomto dátumom** znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. februára 1999 alebo neskôr; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kýl bol položený alebo ktorý sa nachádzala v

- podobnej fáze stavby 1. augusta 1999 alebo neskôr; alebo
- .3 ktorého dodanie je 1. februára 2002 alebo neskôr; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. februára 1999 alebo neskôr; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba začala 1. augusta 1999 alebo neskôr; alebo
 - 4.3 ktorého prestavba bola dokončená 1. februára 2002 alebo neskôr.
- 28.8** *Ropný tanker dodaný 1.januára 2010 alebo neskôr* znamená ropný tanker:
- .1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. januára 2007 alebo neskôr; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého kým bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby 1. júla 2007 alebo neskôr; alebo
 - .3 ktorého dodanie je 1. januára 2010 alebo neskôr; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 2.1 ktorého zmluva o stavbe bola podpísaná 1. januára 2007 alebo neskôr; alebo
 - 2.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorého prestavba začala 1. júla 2007 alebo neskôr; alebo
 - 2.3 ktorého prestavba bola dokončená 1. januára 2010 alebo neskôr.
- 28.9** *Loď dodaná 1.augusta 2010 alebo neskôr* znamená loď:
- .1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná 1. augusta 2007 alebo neskôr; alebo
 - .2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej kým bol položený alebo ktorý sa nachádzala v podobnej fáze stavby 1. februára 2008 alebo neskôr; alebo
 - .3 ktorej dodanie je 1. augusta 2010 alebo neskôr; alebo
 - .4 ktorý prešiel významnou prestavbou:
 - 4.1 ktorej zmluva o stavbe bola podpísaná 1. augusta 2007 alebo neskôr; alebo
 - 4.2 v prípade neexistencie zmluvy o stavbe, ktorej prestavba začala 1. februára 2008 alebo neskôr; alebo
 - 4.3 ktorej prestavba bola dokončená 1. augusta 2010 alebo neskôr.
- 29** *Častic na milión* znamená počet objemových častíc ropných látok na milión častíc vody.
- 30** *Postavená* znamená loď, ktorej kým je položený alebo ktorá bola v podobnej fáze stavby.
- 31** *Ropné zvyšky/kaly* znamená zvyšky ropných látok/kalov vytvorený počas normálnej prevádzky lode, podobne ako sú tie odpady, ktoré vznikajú pri čistení paliva alebo maziva pre hlavné alebo pomocné strojné zariadenia, odseparovaný ropný odpad so zariadenia na filtrovanie palív z ropných látok, odpadové ropné látky zachytávaného v odkvapkávanej tálke a odpadové hydraulické a mazacie oleje.
- 32** *Nádrž na ropné zvyšky/kaly* znamená nádrž, v ktorej sa prechováajú ropné zvyšky/kaly, z ktorého sa kal môže odstraňovať priamo cez štandardné vypúšťacie prípojky alebo cez akékoľvek iné schválené prostriedky na odstránenie.
- 33** *Stoková voda znečistená ropnými látkami* znamená vodu, ktorá môže byť kontaminovaná ropnými látkami unikajúcimi v dôsledku takých netesností spojov alebo údržbárskych prác v priestoroch strojného zariadenia. Za stokovú vodu znečistenú ropnými látkami sa považuje akákoľvek kvapalina, ktorá vnikla do stokového systému vrátane stokových studničiek, stokového potrubia, horných, bočných tankov alebo nádrží na stokovú vodu.
- 34** *Zberná nádrž na stokovú vodu znečistenú ropnými látkami* znamená nádrž, ktorá zhromažďuje stokovú vodu znečistenú ropnými látkami pred jej vypustením, prečerpaním alebo ich odstránením.

Nariadenie 2

Uplatnenie

- 1 Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, ustanovenia tejto prílohy sa vzťahujú na všetky lode.
- 2 Na lodiach iných ako ropné tankery vybavené nákladovými priestormi, ktoré sú postavené a využívané na hromadnú prepravu ropných látok s celkovým objemom 200 alebo viac m³, sa požiadavky stanovené v nariadení 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 a 36 tejto Prílohy pre ropné tankery uplatňujú aj v priebehu stavby a prevádzky týchto priestorov, s výnimkou prípadov, keď je celkový objem menší ako 1 000 m³ ak je takáto súhrnná kapacita menšia ako 1 000 m³, môžu sa namiesto nariadení 29, 31 a 32 uplatňovať požiadavky nariadenia 34.6 tejto Prílohy.
- 3 Ak sa náklad podliehajúci ustanoveniam Prílohy II tohto Dohovoru prepravuje v nákladovom priestore ropného tankera, uplatnia sa aj príslušné požiadavky Prílohy II tohto Dohovoru.
- 4 Požiadavky nariadení 29, 31 a 32 tejto Prílohy sa nevzťahujú na ropné tankery prepravujúce asfalt alebo iné výrobky podliehajúce ustanoveniam tejto Prílohy, ktoré prostredníctvom svojich fyzikálnych vlastností bránia účinnej separácii ropných látok/vody a monitorovaniu, prostredníctvom ktorého sa kontrola vypúšťania podľa nariadenia 34 tejto Prílohy vykonáva prostredníctvom zadržiavania zvyškov na palube s vypúšťaním všetkých kontaminovaných vôd z tankov do prístavných zberných zariadení.
- 5 Na základe ustanovení odseku 6 tohto nariadenia sa nariadenia 18.6 až 18.8 tejto Prílohy nevzťahujú na ropný tanker dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom, tak, ako sú definované v nariadení 1.28.3, výlučne využívané v špeciálnych oblastiach medzi:
 - .1 prístavmi alebo prístavnými terminálmi v rámci štátov, ktoré sú zmluvnou stranou tohto Dohovoru; alebo
 - .2 prístavmi alebo prístavnými terminálmi zmluvných štátov tohto Dohovoru; kde:
 - 2.1 plavba je prevádzkovaná v plnej miere v rámci osobitnej oblasti; alebo
 - 2.2 plavba je prevádzkovaná v plnej miere v rámci iných limitov stanovených Organizáciou.
- 6 Ustanovenia odseku 5 tohto nariadenia sa uplatnia len vtedy ak prístavy alebo terminály, kde sa náklady pre tieto plavby nakladajú, sú vybavené prístavnými zbernými zariadeniami vhodnými na príjem a spracovanie všetkej balastovej vody a vody z umývania nádrží ropných tankerov, ktoré ich používajú a ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:
 - .1 s výhradou výnimiek nariadenia 4 tejto Prílohy, sa všetka balastová voda vrátane čistej balastovej vody a zvyškov z umývania nádrží uchováva na palube a prečerpáva do prístavných zberných zariadení a príslušný orgán prístavného štátu schváli príslušný zápis do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II uvedené v nariadení 36 tejto Prílohy;
 - .2 že bola dosiahnutá dohoda medzi správou a vládami prístavných štátov uvedených v odsekoch 5.1 alebo 5.2 tohto nariadenia, týkajúca sa používania ropného tankera dodaného 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom ako je definované v nariadení 1.28.3, pre špeciálnu oblasť;
 - .3 primeranosť prijímacích zariadení v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto Prílohy, v prístavoch alebo termináloch uvedených vyššie na účely tohto nariadenia schvaľujú vlády zmluvných štátov tohto dohovoru v rámci ktorých sa takéto prístavy alebo terminály nachádzajú; a
 - .4 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou je potvrdené v rozsahu, v akom sa ropný tanker sa výlučne využíva na špecifický obchod.

Nariadenie 3

Výnimky a oslobodenia

- 1 Akákoľvek loď vrátane lode na podvodných krídlach, vznášadla, plavidiel plávajúcich v blízkosti hladiny a ponoriek atď., ktorej konštrukčné vlastnosti zapríčiňujú, uplatňovanie ustanovení kapitol 3 a 4 tejto Prílohy, ktoré sa týkajú konštrukcie a vybavenia, môže byť neprimerané alebo neuskutočniteľné, môžu byť od týchto ustanovení oslobodené správnym orgánom, za predpokladu, že konštrukcia a vybavenie danej lode poskytuje rovnocennú ochranu proti znečisteniu ropnými látkami, s ohľadom na

činnosti pre ktorú je určená.

2 Podrobnosti každej takej výnimke poskytnutej správnym orgánom sa uvedú v Osvedčení, ktoré je uvedené v nariadení 7 tejto Prílohy.

3 Správny orgán, ktorý umožní akúkoľvek takúto výnimku musí, čo najskôr, najneskôr však do 90 dní oznámiť Organizácii podrobnosti výnimke a dôvody jej uplatnenia, ktoré Organizácia rozošle stranám tohto Dohovoru, na vedomie a na prijatie vhodných opatrení ak sú nevyhnutné.

4 Správny orgán môže upustiť od požiadaviek nariadení 29, 31 a 32 tejto Prílohy, pre každý ropný tanker, ktorý sa využíva výhradne pri plavbách trvajúcich 72 alebo menej hodín, vo vzdialenosti do 50 námorných míľ od najbližšej pevniny, za predpokladu, že ropný tanker sa zúčastňuje výhradne do obchodných činností medzi prístavmi alebo terminálmi štátu, ktorý je zmluvnou stranou tohto Dohovoru. Každá takáto výnimka podlieha požiadavke aby ropný tanker zadržiaval na palube všetky ropné zmesi na následné vypustenie do prijímacích zariadení a aby správny orgán určil, že zariadenia, ktoré sú k dispozícii na prijímanie takýchto ropných zmesí sú primerané.

5 Správny orgán môže upustiť od uplatňovania požiadaviek nariadení 31 a 32 tejto Prílohy pre ropné tankery iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 4 tohto nariadenia v prípadoch, keď:

- .1** tanker je ropný tanker dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom ako je vymedzený v nariadení 1.28.3, s nosnosťou 40 000 alebo viac ton, tak, ako je vymedzené v nariadení 2.5 tejto Prílohy, ktorý je určený výlučne na osobitné obchody a sú splnené podmienky uvedené v nariadení 2.6 tejto Prílohy; alebo
- .2** tanker sa zaoberá výlučne jednou alebo viacerými z týchto kategórií plavieb:
 - 2.1** plavby v osobitných oblastiach; alebo
 - 2.2** plavby do 50 námorných míľ od najbližšej pevniny mimo osobitných oblastí, kde sa tanker využíva pri:
 - .2.2.1** obchodovanie medzi prístavmi alebo terminálmi štátu, ktorý je zmluvnou stranou tohto Dohovoru; alebo
 - .2.2.2** obmedzené plavby, určené správnym orgánom štátu, ktoré trvajú 72 alebo menej; za predpokladu, že sú splnené všetky nasledovné podmienky:
 - 2.3** všetky ropné zmesi sú ponechané na palube pre následné vypúšťanie do prístavných zberných zariadení;
 - 2.4** pre plavby uvedené v odseku 5.2.2 tohto nariadenia, správny orgán rozhodol, že sú k dispozícii primerané prístavné zberné zariadenia na príjem ropných zmesí v prístavoch alebo termináloch do ktorých ropný tanker pripláva;
 - 2.5** Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropnými látkami, v prípade potreby, je potvrdené v rozsahu, že loď je prevádzkovaná výlučne pre jednu alebo viacero kategórií plavieb vymedzených v odsekoch 5.2.1 a 5.2.2.2 tohto nariadenia; a
 - 2.6** množstvo, čas a prístav vypúšťania sa zaznamenávajú do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami.

Nariadenie 4

Výnimky

Nariadenia 15 a 34 tejto Prílohy sa nevzťahujú na:

- .1** vypúšťanie ropných látok a ropných zmesí do mora, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti lode alebo pre záchranu života na mori; alebo
- .2** vypúšťanie ropných látok a ropných zmesí do mora následkom poškodenia lode alebo jej zariadenia:
 - 2.1** za predpokladu, že po vzniku poškodenia alebo odhalenia vypúšťania, boli prijaté všetky

primerané bezpečnostné opatrenia určené na zabránenie alebo minimalizovania vypúšťania; a

- 2.2 okrem prípadov, keď majiteľ lode alebo veliteľ lode konal s úmyslom spôsobiť škodu alebo z nedbanlivosti a s vedomím, že škoda pravdepodobne vznikne; alebo
- .3 vypúšťanie látok obsahujúcich ropu do mora, ktoré schválil správny orgán, keď sa používa na účely odstraňovania osobitných prípadov znečistenia s cieľom minimalizovať škody spôsobené znečistením. Akékoľvek takéto vypúšťanie podlieha schváleniu vlády štátu, v ktorého jurisdikcii sa predpokladá, že k vypúšťaniu dôjde.

Nariadenie 5

Rovnocenné opatrenia

1 Správny orgán môže povoliť aby sa na lodi namontovalo akékoľvek vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroj ako rovnocenná náhrada za vybavenie, ktoré sa vyžaduje v tejto Prílohe ak je takéto vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroj minimálne rovnako účinné ako vybavenie, ktoré sa vyžaduje v tejto Prílohe. Táto právomoc správneho orgánu štátu sa nevzťahuje na nahradenie prevádzkových metód, ktoré by mohli mať za následok vypúšťania ropy ako rovnocenné k návrhovými a konštrukčnými prvkami, ktoré sú nariadeniami tejto Prílohy.

2 Správny orgán ktorý povolí aby sa na lodi namontovalo vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroj ako rovnocenná náhrada k vybaveniu, ktoré sa vyžaduje podľa tejto Prílohy, oznámi Organizácii podrobnosti o tomto vybavení, ktorá ich oznámi zmluvným stranám Dohovoru na vedomie a prijatie vhodných opatrení ak sú nevyhnutné.

Kapitola 2 – Lodné prehliadky a vydávanie osvedčení

Nariadenie 6

Prehliadky

1 Každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac ton a každá iná loď s hrubou priestornosťou 400 a viac ton, musí podliehať nasledujúcim prehliadkam:

- .1** počiatočná prehliadka pred uvedením lode do prevádzky alebo pred prvým vydaním Osvedčenia požadovaného podľa nariadenia 7 tejto Prílohy, ktorá zahŕňa kompletnú prehliadku konštrukcie, lodných zariadení a lodného vybavenia, lodné systémy, usporiadania, lodných mechanizmov a materiálov, pokiaľ sa na loď vzťahuje táto Príloha. Táto prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že konštrukcia, lodné zariadenia a vybavenie, lodné systémy, usporiadanie, lodné mechanizmy a materiál je plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy;
- .2** obnovovacia prehliadka v intervaloch stanovených správnym orgánom štátu ale nie dlhších ako päť rokov, okrem prípadov, keď sa uplatňuje nariadenie 10.2.2, 10.5, 10.6 alebo 10.7 tejto Prílohy. Obnovovacia prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že konštrukcia, lodné zariadenia a vybavenie, lodné systémy, usporiadanie, lodné mechanizmy a materiál je plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy;
- .3** priebežná prehliadka do troch mesiacov pred alebo po dátume druhého výročia alebo do troch mesiacov pred alebo po dátume tretieho výročia osvedčenia, ktorá nahradí jednu z výročných prehliadok uvedených v odseku 1.4 tohto nariadenia. Priebežná prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že zariadenie a súvisiace systémy čerpadiel a potrubné systémy, vrátane systémov monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok, systém vymývania zvyškov surovej ropy, zariadenia na oddeľovanie ropy od vody a zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody, plne spĺňajú uplatniteľné požiadavky tejto Prílohy a sú v dobrom, prevádzkovom stave. Vykonanie priebežnej prehliadky sa potvrdí na osvedčení vydanom podľa nariadenia 7 alebo 8 tejto Prílohy;
- .4** výročná prehliadka do troch mesiacov pred alebo po každom výročnom dátume vydania Osvedčenia, vrátane všeobecnej prehliadky konštrukcie, lodného zariadenia a vybavenia, lodných systémov, usporiadania, lodných mechanizmov a materiálov uvedených v odseku 1.1 tohto nariadenia s cieľom zabezpečiť aby boli udržiavané v súlade s odsekmi 4.1 a 4.2 tohto nariadenia a sú naďalej vyhovujúce pre prevádzku, pre ktorú je loď určená. Vykonanie výročnej prehliadky sa potvrdí na osvedčení vydanom podľa nariadenia 7 alebo 8 tejto Prílohy; a
- .5** dodatočná prehliadka, všeobecná alebo čiastočná sa vykoná podľa okolností po oprave vyplývajúcej z prehliadky v zmysle odseku 4.3 tohto nariadenia alebo vždy, keď sa vykonajú dôležité opravy alebo obnovy. Prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že sa skutočne vykonali potrebné opravy alebo výmena zariadenia, či materiálu a vykonanie takýchto opráv a použité materiály sú vo všetkých ohľadoch uspokojivé a loď spĺňa vo všetkých ohľadoch požiadavky tejto Prílohy.

2 Správny orgán zavedie vhodné opatrenia pre lode na ktoré sa nevzťahujú ustanovenia odseku 1 tohto nariadenia s cieľom zabezpečiť dodržiavanie uplatniteľných ustanovení tejto Prílohy.

3.1. Prehliadky lodí, pokiaľ ide o presadzovanie ustanovení tejto Prílohy, musia byť vykonávané úradníkmi správneho orgánu štátu. Správny orgán môže poveriť týmito prehliadkami inšpektorov vymenovaných pre tento účel alebo ňou uznané organizácie. Tieto organizácie musia dodržiavať usmernenia prijaté Organizáciou na základe rezolúcie A.739(18), ktoré môže Organizácia zmeniť a doplniť a požiadavky prijaté Organizáciou uznesením A.789(19), ktoré môže Organizácia zmeniť a doplniť, za predpokladu, že zmeny

a doplnenia sa prijímú, nadobudnú platnosť a účinnosť v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru, ktoré sa týkajú postupov pre zmeny a doplnenia uplatniteľných na túto Prílohu.

3.2. Správny orgán, ktorý určí inšpektorov alebo uznané organizácie za účelom vykonávania prehliadok v jej mene tak, ako je uvedené v odseku 3.1 tohto nariadenia, musí minimálne splnomocniť každého určeného inšpektora alebo uznanú organizáciu na nasledovné:

- .1 požadovať vykonanie opravy lode; a
- .2 vykonávať prehliadky ak o to požiadajú príslušné orgány prístavného štátu.

Správny orgán oznámi Organizácii konkrétne povinnosti a podmienky splnomocnenia určených inšpektorov alebo uznaných organizácií aby ich rozoslala zmluvným stranám tohto Dohovoru na vedomie ich úradníkom.

3.3. Ak určený inšpektor alebo uznaná organizácia zistí, že stav lode alebo jej vybavenie v podstate nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení alebo je taký, že loď nie je spôsobilá vyplávať na more bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia, takýto inšpektor alebo organizácia bezodkladne zabezpečí prijatie nápravných opatrení a v primeranom čase to oznámi správnomu orgánu. Pokiaľ nedôjde k prijatiu nápravných opatrení, osvedčenie sa odoberie a táto skutočnosť sa bezodkladne oznámi správnomu orgánu; ak sa loď nachádza v prístave inej zmluvnej strany, bezodkladne sa táto skutočnosť oznámi príslušným orgánom prístavného štátu. Keď úradník správneho orgánu, určený inšpektor alebo uznaná organizácia oznámi príslušným orgánom prístavného štátu túto skutočnosť, vláda príslušného prístavného štátu poskytne úradníkovi, inšpektorovi alebo organizácii všetku potrebnú pomoc pri plnení ich povinností podľa tohto nariadenia. V prípade potreby vláda príslušného prístavného štátu prijme také opatrenia, ktoré zabezpečia aby loď nevyplávala, kým nebude môcť vyplávať na more alebo opustiť prístav na účely prepravy do najbližšej vhodnej dostupnej opravárenskej lodenice bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia.

3.4. V každom prípade musí príslušný správny orgán štátu plne ručiť za úplnosť a efektívnosť prehliadky a musia zabezpečiť všetky potrebné náležitosti na splnenie tejto požiadavky.

4.1. Technický stav lode a jej vybavenia musí byť udržiavaný v súlade s ustanoveniami tohto Dohovoru aby sa zabezpečilo, že loď bude vo všetkých ohľadoch naďalej spôsobilá na plavbu bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia.

4.2. Po ukončení akejkoľvek prehliadky lode podľa odseku 1 tohto nariadenia sa bez súhlasu správneho orgánu nesmie vykonať žiadna zmena na konštrukcii, lodnom zariadení a vybavení, lodných systémoch, usporiadaní, lodných mechanizmov alebo materiáli, na ktoré sa prehliadka vzťahuje, s výnimkou priamej výmeny takéhoto vybavenia a príslušenstva.

4.3. Vždy, keď sa stane na lodi nehoda alebo sa zistí chyba, ktorá podstatne ovplyvňuje integritu lode alebo efektívnosť alebo úplnosť jej vybavenia, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, veliteľ alebo vlastník lode upovedomí pri najbližšej príležitosti správny orgán, uznanú organizáciu alebo určeného inšpektora zodpovedného za vydanie príslušného osvedčenia, dá podnet na začatie vyšetrovania s cieľom určiť, či je potrebná prehliadka lode podľa odseku 1 tohto nariadenia. Ak sa loď nachádza v prístave inej zmluvnej strany, veliteľ lode alebo vlastník lode bezodkladne oznámi túto skutočnosť príslušným orgánom prístavného štátu a určený inšpektor alebo uznaná organizácia sa presvedčí, že takéto oznámenie bolo vykonané.

Nariadenie 7

Vydanie alebo potvrdenie osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou sa vydá po počiatočnej alebo obnovovacej prehliadke v súlade s ustanoveniami nariadenia 6 tejto Prílohy akémukoľvek ropnému tankeru s hrubou priestornosťou 150 a viac ton a akejkoľvek inej lodi, s hrubou priestornosťou 400 a viac

ton, ktorá sa podieľa na plavbách do prístavov alebo pobrežných terminálov pod jurisdikciou iných zmluvných strán tohto Dohovoru.

2 Takéto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje podľa potreby správny orgán štátu alebo akákoľvek osoba alebo organizácia na tento účel náležite poverená. V každom prípade správny orgán štátu za osvedčenia preberá plnú zodpovednosť.

Nariadenie 8

Vydanie alebo potvrdenie osvedčenia inou vládou

1 Vláda zmluvnej strany tohto Dohovoru môže na žiadosť správneho orgánu zabezpečiť prehliadku lode ak sa presvedčí, že sú splnené ustanovenia tejto prílohy, vydá alebo povolí vydanie medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovaniu ropou pre loď a v prípade potreby potvrdí alebo povolí potvrdenie tohto osvedčenia na lodi v súlade s touto Prílohou.

2 Kópia tohto osvedčenia a kópia správneho orgánu o prehliadke musí byť čo najskôr zaslaná žiadajúcemu správne orgánu.

3 Takto vydané osvedčenie musí obsahovať prehlásenie v tom, že toto Osvedčenie bolo vydané na žiadosť správneho orgánu štátu a musí mať rovnakú platnosť a je rovnako uznávané ako Osvedčenie vydané podľa nariadenia 7 tejto Prílohy.

4 Pre loď, ktorá je oprávnená plávať pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou, sa Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou nevýdá.

Nariadenie 9

Forma osvedčenia

Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou sa vyhotoví vo forme zodpovedajúcej vzoru, ktorý je uvedený v Dodatku II tejto Prílohy a musí byť aspoň v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku. Ak sa použije úradný jazyk vydávajúcej krajiny, v prípade sporu alebo nezrovnalosti má tento jazyk prednosť.

Nariadenie 10

Trvanie a platnosť osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropou sa vydáva na obdobie určené správnym orgánom, ktoré nesmie presiahnuť päť rokov.

2.2 Bez ohľadu na požiadavky odseku 1 tohto nariadenia ak je obnovovacia prehliadka dokončená do troch mesiacov pred uplynutím platnosti existujúceho osvedčenia, nové osvedčenie musí byť platné odo dokončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.

2.3 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená po dátume uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia, musí byť nové osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia.

2.4 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená viac ako 3 mesiace pred dátumom uplynutia doby platnosti existujúceho osvedčenia, musí byť nové osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia.

3 Ak je osvedčenie vydané na obdobie kratšie ako päť rokov, správny orgán môže predĺžiť platnosť osvedčenia po uplynutí doby platnosti na maximálnu dobu uvedenú v odseku 1 tohto nariadenia, za predpokladu, sa podľa potreby vykonajú prehliadky uvedené v nariadeniach 6.1.3 a 6.1.4 tejto Prílohy,

ktoré sa uplatňujú ak sa osvedčenie vydáva na obdobie piatich rokov.

4 Pokiaľ bol dokončená obnovovacia prehliadka a nové osvedčenie nemôže byť vydané alebo umiestnené na palube lode pred uplynutím platnosti existujúceho osvedčenia, môže správnym orgánom poverená osoba alebo organizácia potvrdiť existujúce osvedčenie, ktoré sa uzná za platné na ďalšie obdobie, ktoré nesmie presiahnuť päť mesiacov od dátumu uplynutia platnosti.

5 Pokiaľ sa loď v čase uplynutia platnosti osvedčenia nenachádza v prístave, v ktorom sa má prehliadka vykonať, môže správny orgán predĺžiť obdobie platnosti osvedčenia na účely umožnenia lodi dokončiť svoju plavbu do prístavu, v ktorom sa má prehliadka vykonať a potom len v prípadoch, keď sa to javí vhodné a primerané. Žiadne osvedčenie nesmie byť predĺžené na obdobie dlhšie ako tri mesiace a loď, ktorej bolo osvedčenie predĺžené, nie je oprávnená po príchode do prístavu, v ktorom sa má prehliadka vykonať, na základe takéhoto predĺženia opustiť tento prístav bez toho aby mala nové osvedčenie. Ak obnovovacia prehliadka bola ukončená, nové osvedčenie je platné najviac päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.

6 Osvedčenie vydané lodi vykonávajúcej krátke plavby, ktoré nebolo predĺžené podľa predchádzajúcich ustanovení tohto nariadenia, môže byť predĺžené správnym orgánom na obdobie odkladu až do jedného mesiaca od dátumu skončenia platnosti, ktorý je na ňom uvedený. Po ukončení obnovovacej prehliadky, nové osvedčenie bude platné k dátumu, ktorý nepresahuje päť rokov od uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.

7 Za osobitných okolností, ktoré určí správny orgán, nemusí byť nové datované od skončenia platnosti existujúceho osvedčenia ako sa vyžaduje v odsekoch 2.2, 5 alebo 6 tohto nariadenia. Za týchto osobitných okolností, je nové osvedčenie platné do dátumu, ktorý nepresahuje päť rokov od dátumu ukončenia obnovovacej prehliadky.

8 Pokiaľ výročná alebo priebežná prehliadka ukončí pred uplynutím obdobia stanoveného v nariadení 6 tejto Prílohy, potom:

- .1 výročný dátum uvedený v osvedčení sa zmení a doplní potvrdením k dátumu, ktorý nesmie byť o viac ako tri mesiace neskorší ako dátum ukončenia prehliadky;
- .2 následná výročná alebo priebežná prehliadka požadovaná podľa nariadenia 6.1 tejto Prílohy musí byť ukončená v intervaloch predpísaných týmto nariadením s použitím nového výročného dátumu; a
- .3 dátum skončenia platnosti môže zostať nezmenený za predpokladu, že sa podľa potreby vykoná jeden alebo viac ročných alebo priebežných prehliadok aby sa neprekročili maximálne intervaly medzi prehliadkami stanovenými nariadením 6.1 tejto Prílohy.

9 Osvedčenie vydané podľa nariadenia 7 alebo 8 tejto Prílohy stráca platnosť v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

- .1 ak príslušné prehliadky nie sú dokončené v lehotách stanovených podľa nariadenia 6.1 tejto Prílohy;
- .2 ak osvedčenie nie je potvrdené v súlade s nariadením 6.1.3 alebo 6.1.4 tejto Prílohy; alebo
- .3 pri prevode lode pod vlajku iného štátu. Nové osvedčenie sa vydá len vtedy ak vláda vydávajúca nové osvedčenie je úplne presvedčená, že loď spĺňa požiadavky nariadení 6.4.1 a 6.4.2 tejto Prílohy. V prípade prevodu medzi zmluvnými stranami ak sa to vyžaduje do troch mesiacov po tom ako sa uskutočnilo odovzdanie, vláda zmluvnej strany, pod ktorej vlajkou bola loď pretým oprávnená plávať, musí čo najskôr zaslať kópie osvedčenia, ktoré mala loď pred prevodom a ak sú k dispozícii, kópie príslušných správ o prehliadkach.

Nariadenie 11

*Kontroly prístavným štátom na základe prevádzkových požiadaviek**

- 1** Loď, ktorá sa nachádza v prístave alebo na príbrežnom termináli inej zmluvnej strany, podlieha kontrole zo strany úradníkov riadne schválených danou zmluvnou stranou, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek podľa tejto Prílohy ak existuje dôvodné podozrenie, že veliteľ lode alebo posádka nie sú oboznámení so základnými postupmi na palube lodí, týkajúcimi sa zabránenia znečisťovaniu ropou.
- 2** Za okolností uvedených v odseku 1 tohto nariadenia musí zmluvná strana prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď nevypĺáva, kým sa stav nedostane do súladu s požiadavkami tejto Prílohy.
- 3** Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa prehliadok zo strany prístavného štátu stanovené v článku 5 tohto Dohovoru.
- 4** Žiadne ustanovenie tohto nariadenia sa nesmie vykladať tak, že obmedzuje práva a zmluvnej strany, ktorá vykonáva kontrolu prevádzkových požiadaviek osobitne ustanovených v tomto Dohovore.

* Pozri postupy pre kontroly prístavným štátom, ktoré Organizácia prijala uznesením A.787(19) v znení uznesenia A. 882(21); pozri publikáciu IMO, číslo predaja IA650E.

Kapitola 3 - Požiadavky na strojovne pre všetky lode*Časť A – Konštrukcia***Nariadenie 12***Nádrže na ropné zvyšky/kaly*

1 Každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac ton musí byť vybavená nádržou alebo nádržami s primeranou kapacitou s ohľadom typ strojného zariadenia a dĺžku plavby, zachytávajúce ropné zvyšky/kaly, s ktorými sa v súlade s požiadavkami tejto Prílohy, nesmie nakladať iným spôsobom;

2 Ropné zvyšky/kaly môžu byť likvidovať priamo z nádrže na ropné zvyšky/kaly prostredníctvom štandardnej vypúšťacej brehovej prípojky uvedenej v nariadení 13 alebo akýmkoľvek iným schváleným spôsobom likvidácie. Nádrž na ropné zvyšky/kaly:

- .1** musia byť vybavené na to určeným čerpadlom na likvidáciu, ktoré je schopné odčerpávať z nádrže na ropné zvyšky/kaly; a
- .2** nesmie mať žiadne výpustné spojenie do nádrží na stokovú vodu, nádrží na stokovú vodu znečistenú ropnými látkami, vrchnej časti nádrže alebo separátorov ropných látok od znečistenej vody, okrem nádrže/nádrží vybavených výpustami s ručne ovládanými samozatváracími ventilmi a zariadením pre následné vizuálne monitorovanie usadenej vody, ktoré vedú do nádrže na stokovú vodu znečistenú ropnými látkami alebo stokovej studničky alebo alternatívnym zariadením, pokiaľ takéto zariadenie nie je priamo prepojené do stokového potrubného systému.

3 Potrubie z a do nádrží na ropné zvyšky/kaly nesmie mať žiadne iné priame pripojenie cez palubu iné ako štandardné vypúšťacia brehová prípojka stanovená v nariadení 13.

4 Na lodiach dodaných po 31. decembri 1979 ako je vymedzené v nariadení 1.28.2, musia byť nádrže na ropné zvyšky navrhnuté a postavené tak, aby sa uľahčilo ich čistenie a vypúšťanie zvyškov do prijímacích zariadení. Lode dodané 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom tak, ako sú vymedzené v nariadení 1.28.1, musia spĺňať túto požiadavku, pokiaľ je to primerané a uskutočniteľné.

Nariadenie 12A**Ochrana palivovej nádrže*

1 Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s celkovým objemom palivovej nádrže 600 a viac m³, ktoré sú dodané 1. augusta 2010 alebo neskôr tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.9 tejto Prílohy.

2 Použitie tohto nariadenia pri určovaní umiestnenia nádrží používaných na prepravu ropného paliva nemá prednosť pred ustanoveniami nariadenia 19 tejto Prílohy.

3 Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- .1** *Lodné palivo* znamená akákoľvek ropná látka používaná ako palivo v pohonných jednotkách lode a v pomocných strojných zariadeniach lode, na ktorej sa takéto palivo prepravuje.
- .2** *Ponor na čiare ponoru* (d_s) znamená vertikálna vzdialenosť v metroch od konštrukčnej základnej čiary v polovici dĺžky k čiare ponoru zodpovedajúcej predpísanému letnému voľnému boku lode.
- .3** *Ponor prázdnej lode* znamená vertikálna vzdialenosť v metroch meraná v polovici dĺžky lode od hornej hrany kýlu k príslušnej čiare ponoru prázdnej lode.

* * MEPC.58 rozhodol (MEPC 58/23, odstavec 6.10) že pokiaľ ide o prestavby ropných tankerov s jednoduchým trupom na tankery na hromadnú prepravu rúd, nariadenie 12A by sa malo uplatňovať na celý tanker na hromadnú prepravu substrátov/ hromadnú prepravu rúd, t. j. na všetky palivové nádrže lodí vo výstavbe, či na palube lodí v prevádzke.

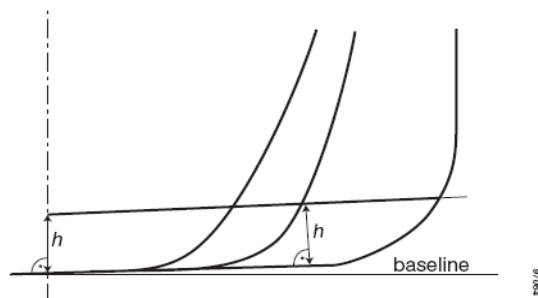
- .4 *Ponor pri čiastočnom zaťažení lode* (d_p) znamená ponor prázdnej lodi plus 60 % rozdielu medzi ponorom prázdnej lodi a ponorom na čiare ponoru naloženej lodi (d_s). Ponor pri čiastočnom zaťažení (d_p) sa meria v metroch.
 - .5 *Ponor na čiare vodorysky* (d_b) znamená vertikálna vzdialenosť v metroch medzi konštrukčnou základnou čiarou v polovici dĺžky lode a vodoryskou ponoru, ktorá zodpovedá 30% bočnej výške D_s .
 - .6 *Šírka lode* (B_s) znamená maximálna konštrukčná šírka lode v metroch na alebo pod najhlbším ponorom na čiare ponoru naloženej lodi (d_s).
 - .7 *Šírka lode* (B_b) znamená maximálna konštrukčná šírka lode v metroch na alebo pod ponorom na čiare vodorysky (d_b).
 - .8 *Bočná výška lode* (D_s) znamená vertikálna vzdialenosť v metroch meraná v polovici dĺžky lode od hornej hrany kýlu po hornú palubu na boku.
 - .9 *Dĺžka lode* (L) znamená 96 % celkovej dĺžky na čiare ponoru najmenej pri 85 % najmenšej konštrukčnej bočnej výšky lode meranej od vrchu kýlu alebo dĺžka od prednej časti lode k osi kormidla pozdĺž čiar ponoru ak je táto hodnota väčšia. V prípade plavidiel s nakloneným kýlom je čiara ponoru, na ktorej sa táto dĺžka meria, rovnobežná s konštrukčnou čiarou ponoru. Táto dĺžka lode (L) sa meria v metroch.
 - .10 *Šírka lode* (B) znamená maximálna konštrukčná šírka lode v metroch meraná uprostred lode na konštrukčnej línii rebra na lodi s kovovou obšívkou a vonkajším povrchom trupu na lodi s obšívkou z akéhokoľvek iného materiálu.
 - .11 *Palivová nádrž* znamená nádrž, v ktorej sa prepravuje palivo, s výnimkou nádrží ktoré v normálnej prevádzke neobsahujú palivo ako sú prepadové nádrže.
 - .12 *Malá palivová nádrž* znamená palivová nádrž s maximálnym individuálnym objemom nepresahujúcim 30 m³.
 - .13 *C* znamená celková kapacita nádrží pre palivo na lodi, vrátane malých palivových nádrží, v metroch kubických pri 98% naplnení týchto nádrží.
 - .14 *Kapacita palivovej nádrže* znamená objem nádrže v metroch kubických pri 98% naplnení tejto nádrže.
- 4 Ustanovenia tohto nariadenia sa vzťahujú na všetky palivové nádrže, s výnimkou malých palivových nádrží vymedzených v bode 3.12, za predpokladu, že súhrnná kapacita takýchto vylúčených nádrží nie je väčšia ako 600 m³.
- 5 Jednotlivé palivové nádrže nesmú mať kapacitu viac ako 2 500 m³.
- 6 Na lodiach iných ako sú samozdvíhacie vrtné jednotky, ktoré majú celkovú kapacitu nádrží pre palivo 600 a viac m³, musia byť palivové nádrže umiestnené nad konštrukčnou líniou dnovej obšívky a nikdy nie na vzdialenosť menej, než je vzdialenosť h tak, ako je uvedené nižšie:

$$h = \frac{B}{20} \text{ (m) alebo}$$

$$h = 2,00 \text{ m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.}$$

Minimálna hodnota $h = 0.76 \text{ m}$.

V miestach ohybu v stokovej oblasti a na miestach bez jasne definovaného ohybu dna lodi, musia byť hraničné línie palivové nádrže rovnobežné s líniou rovného dna stredu lodi tak, ako je to znázornené na obrázku 1.



Obrázok 1 - Hraničné línie palivovej nádrže

7 Pre lode s celkovým objemom palivových nádrží 600 alebo viac m^3 ale menej ako $5,000 \text{ m}^3$, musia byť palivové nádrže umiestnené smerom dovnútra od konštrukčnej línie bočnej obšívky lode ale v žiadnom bode nie bližšie, než je vzdialenosť w ako znázorňuje obrázok 2, sa meria v ľubovoľnom priereze v pravom uhle k bočnej obšívke lodi tak, ako je uvedené nižšie:

$$w = 0,4 + \frac{2,4C}{20,000} \text{ (m)}$$

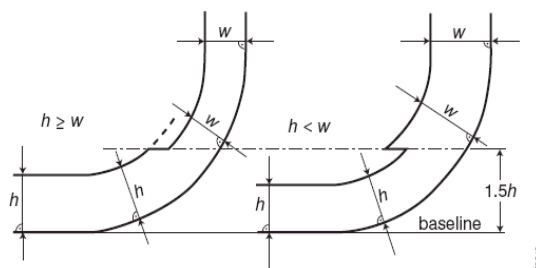
Minimálna hodnota $w = 1,0 \text{ m}$; avšak pre jednotlivé palivové nádrže s kapacitou menšou ako 500 m^3 je minimálna hodnota $0,76 \text{ m}$.

8 Pre lode s celkovým objemom palivových nádrží $5,000$ alebo viac m^3 , musia byť palivové nádrže umiestnené smerom dovnútra od konštrukčnej línie bočnej obšívky lode ale v žiadnom bode nie bližšie, než je vzdialenosť w . Vzdialenosť w , ktorá ako znázorňuje obrázok 2, sa meria v ľubovoľnom priereze v pravom uhle k bočnej obšívke lodi ako je uvedené nižšie:

$$w = 0,5 + \frac{C}{20,000} \text{ (m) alebo}$$

$w = 2.0 \text{ m}$, podľa toho, čo je menšie.

Minimálna hodnota $w = 1,0 \text{ m}$.



Obrázok 2 - Hraničné línie palivové nádrže

9 Potrubia na rozvod lodného paliva, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti od dna menšej ako h , tak, ako je vymedzené v odseku 6 alebo vo vzdialenosti od boku lode menšej ako w , tak, ako je stanovené v odsekoch 7 a 8, musia byť vybavené ventilmi alebo podobnými uzatváracími zariadeniami v nádrži na lodné palivo alebo v jej bezprostrednej blízkosti. Tieto ventily sa musia dať uviesť do prevádzky z ľahko prístupného uzavretého priestoru, ktorého umiestnenie je prístupné z ovládacieho stanovišťa navigačného

mostíka alebo z kontrolného stanovišťa hnacieho strojného zariadenia a to bez nutnosti prechodu po voľnej palube alebo nadstavbových palubách. Ventily sa musia uzavrieť v prípade poruchy ktorejkoľvek časti diaľkového riadiaceho systému (zlyhanie v uzavretej polohe) a musia zostať zatvorené počas plavby kedykoľvek, keď nádrž obsahuje palivo, okrem prípadov, keď môžu byť otvorené počas prečerpávania paliva.

10 Sacie studničky v palivových nádržiach môžu vyčnievať do dvojitého dna pod hraničnou líniou vymedzenou vzdialenosťou h za predpokladu, že tieto studničky sú čo najmenšie a vzdialenosť medzi dnom studničky a obšivkou dna lode nie je menšia ako $0,5h$.

11 Alternatívne k požiadavkám uvedeným v odsekoch 6 a 7 alebo 8, musia lode spĺňať nižšie uvedenú výkonnostnú normu pre prípad mimoriadneho úniku paliva:

- .1** Úroveň ochrany pred znečistením lodným palivom v prípade kolízie alebo uviaznutia na plytčine sa posudzuje na základe parametru priemerného úniku ropných látok nasledovne:

$$O_M \leq 0.0157 - 1.14E-6C \quad \text{pre } 600 \text{ m}^3 \leq C < 5,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.010 \quad \text{pre } C \geq 5,000 \text{ m}^3$$

kde:

O_M = parameter priemerného úniku ropných látok;
 C = celkový objem paliva.

- .2** Pri výpočte parametru priemerného úniku ropných látok sa uplatňuje tento všeobecný predpoklad:

2.1 predpokladá sa, že loď je naložená do ponoru pri čiastočnom zaťažení lode (d_p) bez trimu alebo náklonu lode;

2.2 predpokladá sa, že všetky palivové nádrže sú naplnené na 98% ich objemovej kapacity;

2.3 nominálna hustota paliva (p_n) sa všeobecne považuje za $1\,000 \text{ kg/m}^3$. Ak je hustota lodného paliva špecificky obmedzená na nižšiu hodnotu, môže sa použiť nižšia hodnota; a

2.4 na účely týchto výpočtov úniku sa koeficient zaplaviteľnosti priestoru každej palivovej nádrže považuje za 0.99 ak sa nepreukáže inak.

- .3** Nasledujúce predpoklady sa použijú pri kombinácii parametrov úniku ropnej látky:

3.1 Priemerný únik ropnej látky sa vypočíta nezávisle na poškodení boku lode a na poškodení dna lode a potom sa nasledujúcim spôsobom spojí do bezrozmerného parametru úniku ropné látky O_M :

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

kde:

O_{ms} = priemerný únik paliva pri bočnom poškodení lode, v m^3

O_{mb} = priemerný únik paliva pri poškodení dna lode v m^3

C = celkový objem paliva

3.2 V prípade poškodenia dna lode sa musia vykonať nezávislé výpočty pre priemerné úniky paliva pre hodnotu prílivu 0 m a mínus 2,5 m, ktoré sa potom nasledovne skombinuje takto:

$$O_{MB} = 0.7O_{MB(0)} + 0.3O_{MB(2.5)}$$

kde:

$O_{MB(0)}$ = priemerný únik paliva pre hodnotu prílivu 0 m a

$O_{MB(2.5)}$ = priemerný únik paliva pre hodnotu prílivu mínus 2.5 m, v m^3

- .4** Priemerný únik paliva pri bočnom poškodení lode O_{MS} sa vypočíta nasledovne:

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

kde:

i = každá palivová nádrž, ktorá pripadá do úvahy;
 n = celkový počet palivových nádrží;
 $P_{S(i)}$ = pravdepodobnosť prerazenia palivovej nádrže i v prípade poškodenia boku lode, vypočítaná v súlade s odsekom 11.6 tohto nariadenia;
 $O_{S(i)}$ = únik ropných látok v m^3 v prípade bočného poškodenia lode a tým palivovej nádrže i , ktorej je predpokladaný celkový objem palivovej nádrže jej kapacita pri naplnení na 98%.

- .5 Priemerný únik paliva pri poškodení dna lode sa vypočíta pre každú hodnotu prílivu nasledovne:

$$5.1 O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

kde:

i = každá palivová nádrž, ktorá pripadá do úvahy;
 n = celkový počet palivových nádrží;
 $P_{B(i)}$ = pravdepodobnosť prerazenia palivovej nádrže i v prípade poškodenia dna lode, vypočítaná v súlade s odsekom 11.7 tohto nariadenia;
 $O_{B(i)}$ = únik ropných látok z palivovej nádrže i v m^3 v prípade poškodenia dna lode, vypočítaný v súlade s odsekom 11.5.3 tohto nariadenia; a
 $C_{DB(i)}$ = činiteľ, ktorý zohľadňuje zachytávanie ropných látok, tak, ako je stanovené v odseku 11.5.4. tohto nariadenia.

$$5.2 O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

kde:

i , n , $P_{B(i)}$ a $C_{DB(i)}$ = ako je stanovené v pododseku .5.1
 $O_{B(i)}$ = únik ropných látok z palivovej nádrže i v m^3 v prípade zmien v čase prílivu a odlivu.

- .5.3 Únik ropných látok z ktorejkoľvek palivovej nádrže $O_{B(i)}$ sa vypočíta na základe zásad rovnováhy tlaku, v súlade s týmito predpokladmi:

.5.3.1 predpokladá sa, že loď nasadla na plytčine bez trimu alebo náklonu lode, naložená pred zmenou prílivových podmienok do ponoru pri čiastočnom zaťažení lode (d_p).

.5.3.2 výška hladina paliva po poškodení sa vypočíta takto:

$$h_F = \frac{(d_p + t_c - Z_i) \rho_s}{\rho_n}$$

kde

h_F = výška hladiny paliva v nádrži meraná od Z_i , v metroch;
 t_c = prílivová zmena v metroch. Zníženia v počas prílivovej zmeny sa vyjadria ako záporná hodnota prílivovej zmeny;
 Z_i = výška najnižšieho bodu v palivovej nádrži nad základnou čiarou, v metroch;
 ρ_s = merná hustota morskej vody, ktorá sa berie ako 1 025 kg/m³; a
 ρ_n = nominálna hustota ropného paliva tak, ako je stanovená v 11.2.3.

- .5.3.3 Únik ropných látok z ktorejkoľvek palivovej nádrže $O_{B(i)}$ ohraničenej dnovou obšivkou lode sa musí brať ako hodnota nie menšia ako výsledná hodnota vypočítaná z nasledovného vzorca ale nie väčšia ako je kapacita nádrže:

$$O_B(i) = Hw \cdot A$$

kde:

$$Hw = 1.0 \text{ m,} \quad \text{kde } Y_B = 0$$

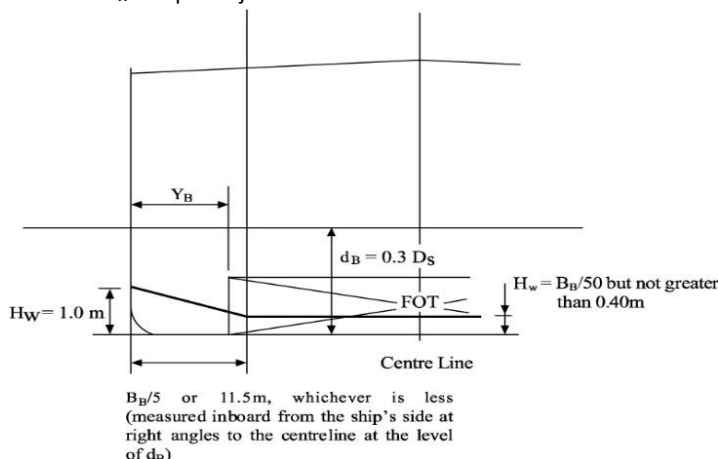
$$Hw = \frac{B_B}{50} \quad \text{ale nie väčší ako } 0.4 \text{ m, pokiaľ } Y_B \text{ je viac ako } \frac{B_B}{5} \text{ alebo } 11.5 \text{ m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia}$$

H_w sa meria smerom hore od línie plochého dna uprostred lode. Na prelome stokovej oblasti a na miestach bez jasne definovaného ohybu stokovej oblasti lode, sa H_w meria od čiar rovnobežnej s plochým dnom uprostred lode tak, ako je to znázornené pre vzdialenosť h na obrázku 1.

Hodnota Y_B , nachádzajúca sa medzi hodnotami $\frac{B_B}{5}$ alebo 11.5 m, podľa toho ktorá hodnota je menšia, sa musí určiť H_w ich lineárnou interpoláciou.

Y_B = minimálna hodnota Y_B nad dĺžkou palivovej nádrže, kde je v ktoromkoľvek danom mieste, Y_B je priečna vzdialenosť medzi bočnou obšívku a vodoryskou d_B a nádržou na alebo pod vodoryskou d_B .

A = maximálna horizontálna projektovaná plocha palivovej nádrže až do úrovne H_w od spodnej časti nádrže.



Obrázok 3 – Rozmery pre výpočet minimálneho výtoku ropné látky

5.4 V prípade poškodenia dna lode, môže byť časť úniku z palivovej nádrže zachytená v úsekoch, ktoré nie sú pre ropné látky určené. Tento efekt sa aproximuje použitím hodnoty $C_{DB(i)}$ pre každú nádrž. Táto hodnota sa berie ako :

$C_{DB(i)} = 0.6$ pre palivové nádrže, ktoré sú zospodu ohraničené úsekmi, ktoré nie sú pre ropné látky určené;

$C_{DB(i)} = 1$ v iných prípadoch.

.6 Pravdepodobnosť P_S prerazenia palivovej nádrže v prípade bočného poškodenia lode, sa vypočíta nasledovne:

6.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

kde:

$P_{SL} = (1 - P_{sf} - P_{so})$ = pravdepodobnosť, že sa poškodenie rozšíri do pozdĺžnej zóny ohraničenej X_a a X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{su} - P_{sl})$ = pravdepodobnosť, že sa poškodenie rozšíri na vertikálnu zónu ohraničenou Z_l and Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{sy})$ = pravdepodobnosť, že sa poškodenie rozšíri priečne za hranicu definovanú líniou y ;

6.2 Hodnota P_{sa} , P_{sf} , P_{su} and P_{sl} sa určí lineárnou interpoláciou z tabuliek pravdepodobnosti v prípade bočného poškodenia lode tak, ako je uvedené v 11.6.3 a P_{sy} sa vypočíta zo vzorcov uvedených v 11.6.3, kde:

- P_{Sa} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne za miestom $\frac{X_a}{L}$
 P_{Sf} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pred miestom $\frac{X_f}{L}$
 P_{Sl} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pod nádržou;
 P_{Su} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne nad nádržou; a
 P_{Sy} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne mimo nádrží.

Hranice úsekov X_a , X_f , Z_l , Z_u a y sa získajú nasledujúcim spôsobom:

- X_a = pozdĺžna vzdialenosť od zadného terminálu.
 Z_l = zvislá vzdialenosť v metroch od konštrukčnej základnej čiary k najnižšiemu bodu na posudzovanom úseku. Tam, kde je hodnota Z_l väčšia než D_s , Z_l sa považuje že je D_s ;
 Z_u = zvislá vzdialenosť (v metroch), od konštrukčnej základnej čiary po najvyšší bod na posudzovanom úseku. Tam, kde je hodnota Z_u väčšia než D_s , Z_u sa považuje že je D_s ; a
 y = minimálna horizontálna vzdialenosť v metroch meraná v pravom uhle k osi medzi posudzovaným úsekom a bočnou obšívkou.

Na ohybe stokovej oblasti nemusí sa hodnota „ y “ brať do úvahy do vzdialenosti „ h “ od základnej línie, kde h je menšia z $of \frac{B}{10}$, 3 m alebo tvorí hornú časť nádrže.

6.3 Tabuľka pravdepodobností bočného poškodenia lode:

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.00	1.00	0.775	1.00	0.00

P_{Sy} sa vypočíta nasledovne:

$$P_{Sy} = \left(\frac{24.96 - 199.6y}{B_S} \right) \left(\frac{Y}{B_S} \right) \quad \text{pre } \frac{Y}{B_S} \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + (5 - 44.4 \left(\frac{Y}{B_S} - 0.05 \right) \left(\frac{Y}{B_S} - 0.05 \right)) \quad \text{pre } 0.05 < \frac{Y}{B_S} < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{Y}{B_S} - 0.1 \right) \quad \text{pre } \frac{Y}{B_S} \geq 0.1$$

P_{Sy} nesmie mať väčšiu hodnotu ako 1.

7 Pravdepodobnosť P_B trhliny v úseku v prípade poškodenia dna lode, sa vypočíta nasledovne:

$$7.1 \quad P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

kde:

$$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) \quad = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do pozdĺžnej zóny ohraničenej } X_a \text{ and } X_f;$$

$$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) \quad = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do priečnej zóny ohraničenej } Y_p \text{ and } Y_s; \text{ a}$$

$$P_{BV} = (1 - P_{Bz}) \quad = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri vertikálne nad hranicu definovanú hodnotou } z;$$

7.2 Hodnota P_{Bz} sa vypočíta z vzorcov uvedených v 11.7.3, hodnoty P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} a P_{Bs} sa určia lineárnou interpoláciou z tabuliek pravdepodobnosti pre poškodenie dna/ spodnej časti lode, ktoré sú uvedené v 11.7.3, kde:

$$P_{Ba} = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne za miestom } \frac{X_a}{L}$$

$$P_{Bf} = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pred miestom } \frac{X_f}{L}$$

$$P_{Bp} = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne naľavo od nádrže};$$

$$P_{Bs} = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne napravo od nádrže}; \text{ a}$$

$$P_{Bz} = \text{pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať pod nádržou}.$$

Hranice úsekov X_a , X_f , Y_p , Y_s a z sa získajú nasledujúcim spôsobom: B_B

X_a a X_f , tak, ako je vymedzené v 11.6.2;

Y_p = priečna vzdialenosť od bodu najviac vľavo od priestoru nachádzajúceho sa na alebo pod čiarou ponoru d_B , ku zvislej rovine nachádzajúcej sa $\frac{B_B}{2}$ vpravo od stredovej línii lode;

Y_s = priečna vzdialenosť od bodu najviac vpravo od priestoru nachádzajúceho sa na alebo pod čiarou ponoru d_B , ku zvislej rovine nachádzajúcej sa $\frac{B_B}{2}$ vpravo od stredovej línii lode; a

z = minimálna hodnota z po celej dĺžke priestoru, kde v každom danom pozdĺžnom umiestnení, z je vertikálna vzdialenosť od dolného bodu dnovej obšívky v tomto pozdĺžnom umiestnení do dolného bodu priestoru na tomto pozdĺžnom mieste.

7.3 Tabuľky pravdepodobnosti poškodenia dnovej časti lode

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.000	0.00	0.000	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097

0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} sa vypočíta nasledovne :

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67Z}{D_S}\right) \left(\frac{Z}{D_S}\right) \quad \text{pre } \frac{Z}{D_S} \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{Z}{D_S} - 0.1\right) \quad \text{pre } \frac{Z}{D_S} > 0.1.$$

Treba prijať, že P_{Bz} nemá mať väčšiu hodnotu ako 1.

- .8** Na účely údržby a kontroly sa všetky palivové nádrže, ktoré nesusedia s vonkajšou bočnou obšívku, nesmú sa nachádzať bližšie ku dnovej obšívke, než je minimálna hodnota h stanovená v odseku 6 a nie bližšie k bočnej obšívke, než je použiteľná minimálna hodnota w stanovená v odseku 7 alebo 8.

12 Pri schvaľovaní projektu a konštrukcie lodí, ktoré sa majú postaviť v súlade s týmto nariadením, musí brať správny orgán štátu v úvahu všeobecné bezpečnostné aspekty vrátane potreby údržby a kontroly bočných nádrží a nádrže či priestory dvojitého dna.

Nariadenie 13

Štandardná vypúšťacia prípojka na lodné splašky

Aby bolo možné prepojiť potrubie zberného prístavného zariadenia pre príjem odpadov z lodí s vypúšťacím potrubím pre stokovú vodu zo strojovne a z nádrží na stokovú vodu znečistenú ropnými zvyškami/kalmi, musia byť oba potrubné systémy vybavené štandardnou vypúšťacou potrubnou prípojkou v súlade s nasledovnou tabuľkou:

Štandardné rozmery prírub vypúšťacích prípojok na lodné splašky

Popis	Rozmery
Vonkajší priemer	215 mm
Vnútorný priemer	Podľa vonkajšieho priemeru potrubia
Priemer rozstupovej kružnice pre montážne skrutky	183 mm
Výrezy pre montážne skrutky	Šesť otvorov s priemerom 22 mm, pravidelne umiestnených v rovnakej vzdialenosti na rozstupovej kružnici s priemerom, uvedeným vyššie (183 mm), vyrezané po obvode príruby. Šírka otvoru je 22 mm
Hrúbka príruby	20 mm
Skrutky a matice; množstvo, priemer	6 otvorov každý o dostatočnej dĺžke s priemerom 20 mm
Plochá príruha je navrhnutá tak, aby bola vhodná pre potrubia až do maximálneho vnútorného priemeru 125 mm a musí byť z ocele alebo iného ekvivalentného materiálu s plochým čelom. Táto príruha, spolu s tesnením odolným voči ropným látkam, musí byť vhodná pre prevádzkový tlak 600 kPa.	

*Part B – Vybavenie lode***Nariadenie 14***Zariadenia na oddeľovanie ropy od vody*

1 Okrem prípadov špecifikovaných v odseku 3 tohto nariadenia, každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac ton ale menej ako 10 000 ton musí byť vybavená zariadením na oddeľovanie ropných látok, ktorý je v súlade s odsekom 6 tohto nariadenia. Každá takáto loď, ktorá môže vypúšťať do mora balastovú vodu ponechanú v palivových nádržiach v súlade s nariadením 16.2, musí to robiť v zhode s odsekom 2 tohto nariadenia.

2 Okrem prípadov špecifikovaných v odseku 3 tohto nariadenia, každá loď s hrubou priestornosťou 10,000 a viac ton musí byť vybavená zariadením na oddeľovanie ropných látok, ktoré je v súlade s odsekom 7 tohto nariadenia.

3 Lode ako sú prevádzkované napríklad ako hotelové lode, skladovacie plavidlá atď. a sú stacionárne okrem plavieb bez nákladu za účelom zmeny polohy prevádzky) nemusia byť vybavené zariadením na oddeľovanie ropných látok. Takéto lode musia byť vybavené zbernou nádržou o vhodnom objeme, ktorá spĺňa požiadavky správneho orgánu vlajkového štátu pre celkové uschovanie stokovej vody znečistenej ropnými látkami na palube. Všetka stoková voda znečistená ropnými látkami sa musí ponechať na palube pre jej následné vypustenie do prístavných zberných zariadení.

4 Správny orgán štátu musí zabezpečiť aby lode s hrubou priestornosťou menšou ako 400 ton boli vybavené, pokiaľ je to možné, na uskladnenie ropných látok alebo ropných zmesí na palube alebo ich vypúšťanie v súlade s požiadavkami nariadenia 15.6 tejto Prílohy.

5 Správny orgán vlajkového štátu môže upustiť od požiadaviek odsekov 1 a 2 tohto nariadenia:

- .1 pre každú loď, ktorá je prevádzkovaná výlučne v rámci osobitných oblastí alebo
- .2 pre každú loď certifikovanú podľa Medzinárodného kódexu bezpečnosti pre vysokorýchlostné plavidlá (lebo inak v rámci rozsahu toho Kódexu pokiaľ ide o veľkosť a dizajn, ktorá je prevádzkovaná na pravidelných prepravných linkách, s trvaním plavby nepresahujúcim 24 hodín a zahŕňajúce tiež plavby bez cestujúcich a bez nákladu, za účelom zmeny polohy týchto lodí.
- .3 pokiaľ ide o ustanovenie vyššie uvedených pododsekov .1 a .2, musia byť dodržané nasledovné podmienky:

- 3.1. loď je vybavená zbernou nádržou s vhodným objemom, ktorý spĺňa požiadavky správneho vlajkového štátu pre úplné uschovanie stokovej vody znečistenej ropnými látkami na palube;
- 3.2. všetka stoková voda znečistená ropnými látkami sa zadrží na palube pre jej následné vypustenie do prístavných zberných zariadení;
- 3.3. správny orgán rozhodol, že v dostatočnom množstve prístavov alebo terminálov, ktoré loď navštívi musí byť k dispozícii primerané prístavné odberné zariadenia na príjem stokovej vody znečistenej ropnými látkami;
- 3.4. Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovaniu ropnými látkami, je potvrdené v tom zmysle, že loď sa prevádzkuje výlučne v rámci osobitných oblastí alebo pre účely tohto nariadenia bola prijatá ako vysokorýchlostné plavidlo a jej využitie je tak identifikované; a
- 3.5. množstvo, čas a prístav vypúšťania musí byť zaznamenaný Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami časť I.

6 Oddelovače ropných látok uvedené v odseku 1 tohto nariadenia musia mať konštrukciu schválenú správnym orgánom a ich prevedenie musí byť také aby sa zabezpečilo, že akákoľvek ropná zmes vypúšťaná do mora po odlúčení bude obsahovať nie viac ako 15 milióntin ropných látok (ppm). Pri posudzovaní konštrukcie takéhoto zariadenia musí správny orgán brať ohľad na opatrenia odporúčané Organizáciou.

7 Oddelovače ropných látok uvedené v odseku 2 tohto nariadenia musia byť v súlade s odsekom 6 tohto nariadenia. Okrem toho, musia byť vybavené výstražným systémom, ktorý ukáže, kedy sa táto úroveň nemôže udržať. Systém musí byť tiež vybavený mechanizmami na zabezpečenie toho aby sa každé vypúšťanie ropných zmesí automaticky zastavilo, keď obsah ropných látok v odpadovej vode presiahne 15 ppm. Pri posudzovaní a schvaľovaní takéhoto zariadenia musí správny orgán postupovať so zreteľom na opatrenia odporúčané Organizáciou.

Časť C – Kontrola prevádzkového vypúšťania ropných látok

Nariadenie 15

Kontrola vypúšťania ropných látok

1 Na základe ustanovení nariadenia 4 tejto prílohy a odsekov 2, 3 a 6 tohto nariadenia sa zakazuje akékoľvek vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí z lodí do mora.

A Vypúšťanie mimo osobitných oblastí

2 Akékoľvek vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí do mora z lodí s hrubou priestornosťou 400 a viac ton, sa zakazuje s výnimkou prípadov, keď sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- .1 loď pláva po stanovenej trase;
- .2 ropná zmes je spracovaná prostredníctvom oddeľovača ropných látok spĺňajúceho požiadavky nariadenia 14 tejto Prílohy;
- .3 obsah ropných látok bez riedenia v odpadovej vode nepresahuje 15 ppm;
- .4 ropná zmes nepochádza zo stokových priestorov čerpacích staníc na ropných tankeroch; a
- .5 v prípade ropných tankerov, ropná zmes nie je zmiešaná so zvyškami ropných látok z nákladu.

B Vypúšťanie v rámci osobitných oblastí

3 Akékoľvek vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí do mora z lodí s hrubou priestornosťou 400

a viac ton sa zakazuje s výnimkou prípadov, keď sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- .1 loď pláva po stanovenej trase;
 - .2 ropná zmes je spracovaná prostredníctvom oddeľovača ropných látok spĺňajúceho požiadavky nariadenia 14.7 tejto Prílohy;
 - .3 obsah ropných látok bez riedenia v odpadovej vode nepresahuje 15 ppm;
 - .4 ropná zmes nepochádza zo stokových priestorov čerpacích staníc na ropných tankeroch; a
 - .5 v prípade ropných tankerov, ropná zmes nie je zmiešaná so zvyškami ropných látok z nákladu.
- 4 Pokiaľ ide o antarktckú oblasť, zakazuje sa akékoľvek vypúšťanie ropy alebo ropných zmesí do mora z ktorejkoľvek lode.
- 5 Nič v tomto nariadení nezakazuje lodi na plavbe, ktorej len časť je v osobitnej oblasti aby sa vypúšťala mimo osobitnej oblasti v súlade s odsekom 2 tohto nariadenia

*C Požiadavky na lode s hrubou priestornosťou menšou ako 400 ton
vo všetkých oblastiach okrem antarktickej oblasti*

6 V prípade lode s hrubou priestornosťou menšou ako 400 ton, ropné látky a všetky ropnej zmesi sa buď ponechávajú na palube pre následné vypúšťanie do zberných zariadení alebo vypustia do mora v súlade s nasledujúcimi ustanoveniami:

- .1 loď pláva po stanovenej trase;
- .2 loď má v prevádzke zariadenie na oddeľovanie ropných látok, ktorého konštrukciu schválil správny orgán štátu a ktoré musí byť takého prevedenia aby zaistilo, že celkový obsah ropných látok v odpadovej vode bez riedenia nepresahuje 15 ppm;
- .3 ropná zmes nepochádza zo stokových priestorov čerpacích staníc na ropných tankeroch; a
- .4 v prípade ropných tankerov, ropná zmes nie je zmiešaná so zvyškami ropných látok z nákladu.

D Všeobecné požiadavky

7 Vždy, keď sú na alebo pod hladinou v bezprostrednej blízkosti lode alebo jej stope za vodou pozorované viditeľné stopy ropnej látky, vlády zmluvných strán tohto Dohovoru by mali v rozsahu, v akom sú primerane schopní tak urobiť, urýchlene vyšetriť skutočnosti, či došlo k porušeniu ustanovení tohto nariadenia. Takéto vyšetrenie by malo zahŕňať najmä silu a smer vetra a stav mora, dráhu a rýchlosť lode, iné možné zdroje viditeľných stôp v blízkosti a všetky príslušné záznamy o vypúšťaní ropných látok.

8 Látky vypúšťané do mora nesmú obsahovať chemikálie alebo iné látky v množstvách alebo koncentráciách, ktoré sú nebezpečné pre morské prostredie alebo chemické, či iné látky za účelom obchádzania podmienok vypúšťania špecifikovaných v tomto nariadení.

9 Zvyšky ropných látok, ktoré nemôžu byť vypúšťané do mora v súlade s týmto nariadením, sa ponechávajú uložené na palube pre následné vypúšťanie do prístavných zberných zariadení pre príjem lodného odpadu.

Nariadenie 16

Oddelenie ropy a ropných látok a vodného balastu a preprava ropy a ropných látok v nádržiach predného kolízneho priestoru.

1 S výnimkou prípadov stanovených v odseku 2 tohto nariadenia, na lodiach, ktoré nie sú ropné tankery s hrubou priestornosťou 4 000 a viac ton, dodaných po 31. decembri 1979 tak, ako sú stanovené v nariadení 1.28.2 a pri ropných tankeroch s hrubou priestornosťou 150 a viac ton, dodaných po 31. decembri 1979 ako je stanovené v nariadení 1.28.2, sa žiadna balastová voda nesmie prepravovať

v akejkoľvek palivovej nádrži.

2 Pri potrebe prepravy veľkého množstva lodného paliva, je potrebné v ktorejkoľvek z nádrží na lodné palivo prepravovať balastovú vodu, ktorá nie je čistou záťažou, musí byť takáto balastová voda vypúšťaná do prístavných, zberných zariadení alebo do mora v súlade s nariadením 15 tejto Prílohy s použitím zariadenia špecifikovaného v nariadení 14.2 tejto Prílohy a v tomto zmysle sa musí v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami vyhotoviť zápis.

3 Pri lodiach s hrubou priestornosťou 400 a viac ton, pri ktorých bola zmluva o stavbe uzatvorená po 1. januári 1982 alebo ak neexistuje zmluva o stavbe, ktorej kým bol položený alebo ktorá bola v podobnom štádiu stavby po 1. júli 1982, sa ropné látky nesmú prepravovať v prednom kolíznom priestore alebo v nádrži pred kolíznou prekážkou.

4 Všetky lode, iné ako tie, na ktoré sa vzťahujú odseky 1 a 3 tohto nariadenia, musia byť v súlade s ustanoveniami týchto odsekov, pokiaľ je to primerané a uskutočniteľné.

Nariadenie 17

Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť I. - činnosti v priestoroch strojného zariadenia

1 Každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac ton a každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac ton, musí byť vybavená knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I. - činnosti v priestoroch strojného zariadenia. Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, či už ako súčasť úradného lodného denníka alebo inak, musí byť vo forme uvedenej v Dodatku III tejto Prílohy.

2 Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I sa vyplní vždy, keď sa na lodi vykoná niektorá z nasledovných operácií v priestore strojného zariadenia a to podľa potreby na základe jednotlivých nádrží:

- 1.** balastovanie alebo čistenie palivových nádrží;
- 2.** vypúšťanie kontaminovanej alebo čistiacej vody z palivových nádrží;
- 3.** zber a likvidácia ropných zvyškov/kalov;
- 4.** vypúšťanie cez palubu alebo iné odstraňovanie stokovej vody nahromadenej v priestore strojného zariadenia; a
- 5.** hromadné dopĺňovanie paliva alebo mazacieho oleja.

3 V prípade vypúšťania ropnej látky alebo ropnej zmesi tak, ako je stanovené v nariadení 4 tejto Prílohy alebo v prípade neúmyselného alebo iného mimoriadneho vypustenia ropnej látky, ktoré nie je vylúčené nariadením, sa v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I uvedú okolnosti a dôvody vypustenia.

4 Každá operácia opísaná v odseku 2 tohto nariadenia sa musí bezodkladne v plnom rozsahu zaznamenať do knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I, tak, aby boli vyplnené všetky záznamy v knihe týkajúce sa danej operácie. Každý dokončený úkon podpíše dôstojník alebo dôstojníci, ktorí majú na starosti príslušné operácie a každá vyplnená strana musí byť podpísaná veliteľom lode. Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I – pri lodiach, ktoré majú Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ropnými látkami, musia byť aspoň v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku. Ak sa používajú aj záznamy v úradnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, majú tieto záznamy v národnom jazyku prednosť v prípade sporu alebo akýchkoľvek nezrovnalostí.

5 Do knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I musí byť zaznamenané aj akékoľvek zlyhanie zariadenia na filtrovanie ropných látok.

6 Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I. sa musí uložiť na takom mieste aby bola v primeranej dobe a kedykoľvek k dispozícii na inšpekciu s výnimkou prípadov vlečenia lode bez posádky, musí byť uložené na palube lode. Je potrebné je uschovať na dobu troch rokov od vykonania posledného zápisu.

7 Príslušný orgán vlády zmluvnej strany tohto Dohovoru je oprávnený skontrolovať Knihu záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I na palube každej lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, pokiaľ sa loď nachádza v jej prístave alebo v pobrežných termináloch a môže urobiť kópiu akéhokoľvek zápisu z tejto knihy a požiadať veliteľa lode aby potvrdil, že táto kópia je skutočnou kópiou takéhoto zápisu. Každá takto vyhotovená kópia, ktorá bola overená veliteľom lode ako skutočná kópia zápisu z Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť I, sa v akomkoľvek súdnom konaní sa bude považovať za dôkaz skutočností uvedených v zázname. Kontrola časti I Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami a vyhotovenie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku musí byť vykonané čo najrýchlejšie, bez toho aby došlo ku neprimeranému zadržiavaniu danej lode.

Kapitola 4 - Požiadavky na nákladové priestory ropných tankerov*Časť A - Konštrukcia***Nariadenie 18***Nádrže s balastom*

Ropný tanker s nosnosťou 20 000 a viac ton dodaný po 1 júni 1982

1 Každý tanker na surovú ropu s nosnosťou 20 000 a viac ton a každý tanker pre prepravu ropných produktov s nosnosťou 30 000 a viac ton dodaný po 1. júni 1982 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.4, musí byť vybavený oddelenými balastovými nádržami a musí byť v súlade s odsekmi 2, 3 a 4 alebo tohto nariadenia.

2 Kapacita oddelených balastových nádrží musí byť stanovená tak, aby loď mohla byť bezpečne prevádzkovaná na plavbách pod balastom bez nutnosti použitia nádrží pre náklad na vodný balast, s výnimkou prípadov ustanovených v odseku 3 alebo 4 tohto nariadenia. Vo všetkých prípadoch však kapacita oddelených balastových nádrží musí byť taká, aby pri akejkoľvek stave balastu v akejkoľvek časti plavby, vrátane stavu pozostávajúceho len z ľahkej záťaže a oddeleného balastu, mohol ponor a náklon lode spĺňať nasledovné požiadavky:

.1 konštrukčný ponor uprostred lode (d_m) v metroch (bez zohľadnenia akejkoľvek deformácie lode) nesmie byť menší ako:

$$d_m = 2.0 + 0.02 L$$

.2 ponory na prednej a zadnej zvislici musia zodpovedať tým hodnotám, ktoré určuje ponor uprostred lode (d_m) tak, ako je to stanovené v bode 2.1 tohto nariadenia, v súvislosti so sklonom na kormu nie väčším ako 0.015L; a

.3 v žiadnom prípade nesmie byť ponor na zadnej zvislici menší ako ten, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie úplného zanorenia lodnej skrutky.

3 V žiadnom prípade sa nesmie balastová voda prepravovať v nákladných nádržiach, s výnimkou:

.1 tých mimoriadnych plavieb, kde sú poveternostné podmienky tak závažné, že podľa posudku kapitána z bezpečnostných dôvodov je potrebné prevážať v nákladných nádržiach dodatkovú balastovú vodu; a

.2 vo výnimočných prípadoch, keď osobitný charakter prevádzky ropného tankera spôsobuje, že je potrebné niesť také množstvo balastovej vody, ktoré presahuje množstvo požadované podľa odseku 2 alebo podľa tohto nariadenia a to za predpokladu, že takáto prevádzka ropného tankera spadá do kategórie výnimočných prípadov tak, ako ich stanovila Organizácia.

Takáto dodatočná balastová voda musí byť spracovaná a vypúšťaná v súlade s nariadením 34 tejto Prílohy a je nutné o tom vykonať záznam v II. časti Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami uvedenej v nariadení 36 tejto Prílohy.

4 V prípade tankerov na prevoz surovej ropy sa dodatočná balastová záťaž povolená v odseku 3 tohto nariadenia, môže prepravovať v nákladných nádržiach iba vtedy ak boli tieto nádrže vymyté v súlade s nariadením 35 tejto Prílohy, pred vyplávaním z prístavu alebo terminálu.

5 Bez ohľadu na ustanovenie odseku 2 tohto nariadenia, musia byť podmienky s oddelenými balastovými nádržami u ropných tankerov s dĺžkou menej ako 150 metrov, v súlade s požiadavkami správneho orgánu štátu.

Tanker na prevoz surovej ropy s nosnosťou 40 000 a viac ton dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom

6 Podľa ustanovení odseku 7 tohto nariadenia sa každý ropný tanker na prevoz surovej ropy s nosnosťou 40 000 a viac ton, dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.3, musí byť vybavený oddelenými balastovými nádržami a musí spĺňať požiadavky odsekov 2 a 3 tohto nariadenia.

7 Ropné tankery na prepravu surovej ropy uvedené v odseku 6 tohto nariadenia môžu namiesto toho aby boli vybavené oddelenými balastovými nádržami, byť vybavené s postupom čistenia nákladných nádrží od zvyškov ropných látok v súlade s nariadeniami 33 a 35 tejto Prílohy, pokiaľ ropný tanker, ktorý je určený na prepravu surovej ropy, nie je vhodný na vymývanie nákladných nádrží od zvyškov ropných látok.

Tanker na prevoz ropných produktov s nosnosťou 40 000 a viac ton dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom

8 Každý tanker na prevoz ropných produktov s nosnosťou 40 000 a viac ton, dodaný 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.3, musí byť vybavený oddelenými, balastovými nádržami a musí spĺňať požiadavky odsekov 2 a 3 tohto nariadenia, byť vybavené s postupom čistenia nákladných nádrží od zvyškov ropných látok v súlade s nasledovnými ustanoveniami:

- 1** Tanker na prevoz ropných produktov musí mať dostatočnú kapacitu nádrží, vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu tak, ako je stanovená v nariadení 1.17 tejto Prílohy aby boli splnené požiadavky odsekov 2 a 3 tohto nariadenia.
- 2** Rozmiestnenie a prevádzkové postupy balastových nádrží vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými správnym orgánom štátu. Takéto požiadavky musia obsahovať aspoň všetky ustanovenia revidovaných špecifikácií pre ropné tankery s balastovými nádržami vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu v súlade s rezolúciou A. 495(XII) prijatou Organizáciou.
- 3** Tanker na prevoz ropných produktov musí byť vybavený meračom obsahu ropných látok, schváleným správnym orgánom na základe špecifikácií odporúčaných Organizáciou aby sa umožnil dohľad nad obsahom ropných látok vo vypúšťanej balastovej vode.*
- 4** Každý tanker na prevoz ropných produktov prevádzkovaný s balastovými nádržami vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu, musí byť vybavený Návodom na obsluhu balastových nádrží vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu⁺ s uvedením podrobností o systéme a špecifikácie prevádzkových postupov. Takáto príručka musí byť v súlade s požiadavkami stanovenými správnym orgánom štátu a musí obsahovať všetky informácie uvedené v špecifikáciách uvedených v pododseku 8.2 tohto nariadenia. Pokiaľ sa vykoná zmena ovplyvňujúca špecializovanú sústavu balastových nádrží vyčlenených výlučne na prepravu čistého balastu, horeuvedený návod na obsluhu musí byť upravený odpovedajúcim spôsobom.

Ropný tanker ktorý je považovaný za ropný tanker s oddelenými balastovými nádržami.

9 Akýkoľvek ropný tanker, ktorý nemusí byť vybavený s nádržami s oddelenou záťažou/ balastom v súlade s odsekmi 1, 6 alebo 8 tohto nariadenia, však môže byť kvalifikovaný ako ropný tanker vybavený s

* Pokiaľ ide o merače obsahu ropných látok nainštalované na ropných tankeroch postavených pred 2. októbrom 1986, pozri „Odporúčenie k medzinárodným funkčným a skúšobným špecifikáciám pre zariadenie k separácii ropných látok znečistenej vody/ odlučovače ropných látok a merače obsahu ropných látok prijatého uznesením Organizácie A.393(X). Pokiaľ ide o merače obsahu ropných látok ako súčasť systému monitorovania a kontroly vypúšťania nainštalované na ropných tankeroch postavených pred 2. októbrom 1986, pozri „odporúčenie k medzinárodným funkčným a skúšobným špecifikáciám pre zariadenie k separácii ropných látok znečistenej vody/ odlučovače ropných látok a merače obsahu ropných látok prijatého uznesením Organizácie A.586(14). Pokiaľ ide o merače obsahu ropných látok ako súčasť systému monitorovania a kontroly vypúšťania nainštalované na ropných tankeroch postavených pred 1. januárom 2005 alebo neskôr, pozri upravené „doporučenie k medzinárodným funkčným a skúšobným špecifikáciám pre zariadenie k separácii ropných látok znečistenej vody/ odlučovače ropných látok a merače obsahu ropných látok prijatého uznesením Organizácie MEPC.108(49).

+ Viď uznesenie A.495(XII), kde sa nachádza štandardný formát tohoto návodu.

nádržami s oddelenou záťažou, za predpokladu, že v prípade potreby spĺňa požiadavky odsekov 2 a 3 alebo 5 tohto nariadenia.

Ropný tanker dodaný 1 júna 1982 alebo pred týmto dátumom, ktorý má nezvyklé usporiadanie balastových nádrží.

10 Ropný tanker dodaný 1 júna 1982 alebo pred týmto dátumom v zmysle definície nariadenia 1.28.3, ktorý má nezvyklé usporiadanie balastových nádrží:

- .1** Pokiaľ ropný tanker dodaný 1 júna 1982 alebo pred týmto dátumom v zmysle definície nariadenia 1.28.3, je postavený alebo prevádzkovaný takým spôsobom aby vždy spĺňal požiadavky na ponor a sklon lode stanovené v odseku 2 tohto nariadenia bez použitia balastovej vody, predpokladá sa, že spĺňa požiadavky na nádrže, s oddeleným balastom tak, ako sú uvedené v odseku 6 tohto nariadenia za predpokladu, že sú splnené všetky tieto podmienky:
 - .1.1** prevádzkové postupy a usporiadanie balastových nádrží musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými správnym orgánom štátu;
 - .1.2** medzi správnym orgánom štátu a príslušnými vládami prístavných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami tohto Dohovoru, je dosiahnutá dohoda, o tom, kedy sa požiadavky týkajúce sa ponoru a sklonu lode dosiahnu prostredníctvom prevádzkových postupov;
 - .1.3** Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ropnými látkami, je potvrdené v tom zmysle, že ide o ropný tanker, ktorý má nezvyklé usporiadanie balastových nádrží.
- .2** V žiadnom prípade sa nesmie balastová voda prepravovať v nádržiach na prepravu ropných látok, s výnimkou výnimočných plavieb pri ktorých sú poveternostné podmienky tak závažné, že podľa názoru veliteľa lode z bezpečnostných dôvodov je potrebné prevážať v nádržiach dodatočnú balastovú vodu. Takáto dodatočná balastová voda musí byť spracovaná a vypúšťaná v súlade s nariadením 34 tejto Prílohy a v súlade s požiadavkami nariadení 29, 31 a 32 tejto Prílohy a je nutné o tom vykonať záznam v II. časti „Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami“ stanovenej nariadením 36 tejto Prílohy.
- .3** Správny orgán, ktorý schválil osvedčenie v súlade s pododsekom 10.1.3 tohto nariadenia, oznámi Organizácii podrobnosti o týchto údajoch na účely ich rozoslania zmluvným stranám tohto Dohovoru.

Ropný tanker s nosnosťou 70,000 a viac ton dodaný 31. decembra 1979 neskôr

11 Pokiaľ ropné tankery s nosnosťou 70,000 a viac ton dodané 31. decembra 1979 alebo neskôr v zmysle definície nariadenia 1.28.2, musia byť vybavené s nádržami s oddeleným balastom v súlade s odsekmi 2, 3 a 4 alebo 5 tohto nariadenia.

Bezpečné umiestnenie oddeleného balastu

12 *Bezpečne umiestnenie nádrží s oddeleným balastom*

Každý tanker na surovú ropu s nosnosťou 20 000 a viac ton a každý tanker pre prepravu ropných produktov s nosnosťou 30 000 a viac ton, dodaný po 1. júni 1982 tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.4, okrem tých tankerov, ktoré spĺňajú nariadenie 19, musia byť oddelené balastové nádrže, ktoré sú povinné poskytnúť kapacitu na splnenie požiadaviek odseku 2 tohto nariadenia, ktoré sa nachádzajú v priestore dĺžky nákladnej nádrže usporiadané v súlade s požiadavkami odsekov 13, 14 a 15 tohto nariadenia aby sa poskytli opatrenia pre zabránenie úniku ropných látok v prípade zrážky alebo uviaznutia na plytčine.

13 Nádrže na oddelený balast a priestory, iné ako nádrže na ropné látky nachádzajúce sa v priestore dĺžky nákladových nádrží (Lt), musia byť usporiadané tak, aby spĺňali nasledujúcu požiadavku:

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J [L_t (B + 2D)]$$

kde:

- PA_C = plocha bočnej obšívky v metroch štvorcových pre každú nádrž na oddelený balast alebo iný priestor než je nádrž na ropné látky na základe projektovaných, konštrukčných rozmerov,
 PA_S = plocha obšívky dna lode v metroch štvorcových pri každej nádrži alebo inom priestore, na základe projektovaných, konštrukčných rozmerov,
 L_t = dĺžka v metroch medzi najkrajnejšími medzami nákladových nádrží,
 B = maximálna šírka lode v metroch tak, ako je to vymedzené v nariadení 1.22 tejto Prílohy,
 D = konštrukčná hĺbka v metroch, meraná zvisle od vrcholu kýlu k hornej časti palubného nosníku voľného boku na boku uprostred lodi. Na lodiach, ktoré majú zaoblené okrajnice, musí sa konštrukčná hĺbka merať k priesečníku konštrukčných línií paluby a bočnej obšívky, v tom prípade sú línie predĺžené akoby boli okrajnice hranaté,
 J = 0.45 pri ropných tankeroch s nosnosťou 20 000 a viac ton, 0.30 pri ropných tankeroch s nosnosťou 200 000 a viac ton, s výhradou ustanovení odseku 14 tohto nariadenia.

Pri prechodných hodnotách nosnosti lode sa hodnota J stanoví lineárnou interpoláciou.

Vždy, keď sa symboly uvedené v tomto odseku objavia v tomto nariadení, vykladajú sa v zmysle tohto odseku.

- 14** V prípade ropných tankerov s nosnosťou 200 000 a viac ton, sa hodnota J môže znížiť nasledovne:

$$J_{\text{zmenšené}} = J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4O_A} \right) \text{ alebo } 0.2, \text{ podľa toho, ktorá hodnota je väčšia}$$

kde:

- a = 0.25 pri ropných tankeroch s nosnosťou 200 000 ton
 a = 0.40 pri ropných tankeroch s nosnosťou 300 000 ton
 a = 0.50 pri ropných tankeroch s nosnosťou 420 000 a viac ton.

Pri prechodných hodnotách nosnosti lode sa hodnota a stanoví lineárnou interpoláciou.

O_C = ako je stanovené nariadením 25.1.1 tejto Prílohy,

O_S = ako je stanovené nariadením 25.1.2 tejto Prílohy,

O_A = prípustný únik ropných látok ako sa stanovuje nariadením 26.2 tejto Prílohy.

- 15** Pri určovaní PA_C a PA_S pre nádrže na oddelený balast a iné priestory ako nákladové nádrže na ropné látky budú platiť nasledovné podmienky:

- .1 minimálna šírka každej bočnej nádrže alebo priestoru, ktorý sa rozprestiera po celej hĺbke boku lode alebo sa rozprestiera od paluby k hornej časti dvojitého dna, nesmie byť menší ako 2 m. Tato šírka sa musí merať smerom dovnútra od boku lode v pravom uhle k osi lode. Pokiaľ je k dispozícii menšia šírka, bočná nádrž alebo priestor sa nezohľadňuje pri výpočte ochranného priestoru PA_C ; a
- .2 minimálna vertikálna hĺbka každej nádrže dvojitého dna alebo priestoru musí byť $B/15$ alebo 2 m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia. Pokiaľ je k dispozícii menšia hĺbka, bočná nádrž alebo priestor sa nezohľadňuje pri výpočte ochranného priestoru PA_S .

Minimálna šírka a hĺbka bočných nádrží a nádrží dvojitého dna sa musí merať mimo stokové oblasti a v prípade minimálnej šírky, sa musí merať mimo všetkých oblastí zaoblených okrajníc.

Nariadenie 19

*Požiadavky na dvojité trup a dvojité dno pre ropné tankery dodané 6. júla 1996 alebo neskôr**

- 1** Toto nariadenie sa vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 600 a viac ton, dodané 6. júla 1996 alebo neskôr tak, ako sa vymedzuje v nariadení 1.28.6, nasledovne:

- 2** Každý ropný tanker s nosnosťou 5 000 a viac ton musí:

* Pozri MSC-MEPC.5/Obežník 5 - Jednotné výklady o meraniach vzdialenosti

- .1 namiesto odsekov 12 až 15 nariadenia 18 ak sa uplatňujú, spĺňať požiadavky odseku 3 tohto nariadenia, pokiaľ nepodlieha ustanoveniam odsekov 4 a 5 tohto nariadenia; a
- .2 spĺňať ak sa uplatňujú, požiadavky nariadenia 28.6.
- 3 Nádrž pre náklad po celej jeho dĺžke musí byť chránená balastovými nádržami alebo priestormi inými ako nádrže na prepravu ropných látok a to nasledovne:

.1 *Bočné nádrže alebo bočné priestory*

Bočné nádrže alebo priestory musia byť rozložené po celej hĺbke boku lodi alebo od hornej strany dvojitého dna po najvyššiu palubu a to bez ohľadu na miesta, kde je nainštalovaná zaoblená okrajnica. Musia byť usporiadané tak, aby sa nákladové nádrže nachádzali vo vnútri konštrukčnej línie bočnej obšívky a na žiadnom mieste nie bližšie ako je vzdialenosť w , ktorá ako znázorňuje obrázok 1, sa meria v ľubovoľnom priereze kolmo k plášťu boku tak, ako je uvedené nižšie:

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

$w = 2.0 \text{ m}$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

Minimálna hodnota $w = 1,0 \text{ m}$

.2 *Nádrže alebo priestory dvojitého dna.*

V každom priereze musí byť hĺbka každej nádrže alebo priestoru dvojitého dna taká, aby vzdialenosť h medzi dnom nákladových nádrží a konštrukčná línia dnovej obšívky meranej v pravom uhle ku dnovej obšívke tak, ako znázorňuje obrázok 1, nebola menšia tak, ako je uvedené nižšie:

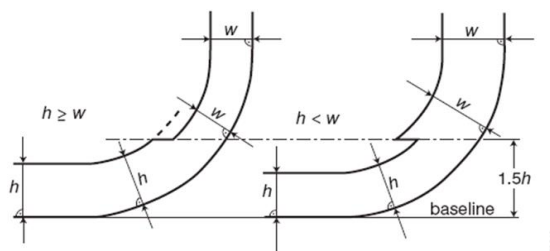
$$h = \frac{B}{15} \text{ (m) alebo}$$

$h = 2.0 \text{ m}$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

Minimálna hodnota $w = 1,0 \text{ m}$

.3 *Ohyb v stokovej oblasti alebo na miestach bez jasne definovaného ohybu stokovej oblasti*

Ak sú vzdialenosti h a w odlišné, musí mať vzdialenosť w prednosť pri úrovniach presahujúcich $1,5 h$ nad východiskovou hodnotou tak, ako znázorňuje obrázok 1.



Obrázok 1 - Hraničné čiary nádrže na prevoz nákladu

.4 *Súhrnná kapacita balastových nádrží*

Na ropných tankeroch na surovú ropu s nosnosťou 20 000 a viac ton a tankeroch na prepravu ropných produktov s nosnosťou 30 000 a viac ton, nesmie byť celkový objem bočných nádrží, nádrží dvojitého dna, nádrží v prednom kolíznom priestore a nádrží v zadnom kolíznom priestore menší než objem nádrží na oddelený balast potrebný pre splnenie požiadaviek nariadenia 18 tejto Prílohy. Bočné nádrže alebo priestory a nádrže dvojitého dna potrebné na splnenie požiadaviek nariadenia 18 musia byť umiestnené čo najrovnomernejšie, ak je to možné, pozdĺž celej dĺžky nákladovej nádrže. Dodatočná kapacita nádrží na oddelený balast určená na zníženie pozdĺžneho namáhania trupu nosníka, jeho ohybu, sklonu lode atď. môže byť v rámci lode umiestnená kdekoľvek.

.5 Sacie studničky v nákladových nádržiach

Sacie studničky v nákladových nádržiach môžu vyčnievať do dvojitého dna pod hraničnou líniou vymedzenou vzdialenosťou h za predpokladu, že tieto studničky sú čo najmenšie a vzdialenosť medzi dnom studničky a obšivkou dna lode nie je menšia ako $0.5h$.

.6 Potrubie určené pre balast a náklad lode

Balastové potrubie a iné potrubie ako napríklad sondážne a odvetrávacie potrubie do balastových nádrží, nesmie prechádzať nákladovými nádržami. Nákladové potrubie a podobné potrubia k nákladovým tankom nesmú prechádzať cez balastové nádrže. Výnimky z tejto požiadavky sa môžu udeliť pre krátke dĺžky potrubia a to za predpokladu, že sú úplne zvarené alebo rovnocenné.

4 Nasledovné platí pre priestory a nádrže dvojitého dna:

- .1** Od priestorov a nádrží dvojitého dna, ktoré sa vyžadujú v odseku 3.2 tohto nariadenia, sa môže upustiť za predpokladu, že konštrukcia tankera je taká, že tlak nákladu a tlak výparov vyvíjaný na dnovú obšivku, ktorá utvára jedinú hranicu medzi nákladom a morom, nepresahuje vonkajší hydrostatický tlak vody, vyjadrený nasledovným vzorcom:

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

kde:

h_c = výška nákladu v kontakte so dnovou obšivkou v metroch

ρ_c = maximálna hustota nákladu v kg/m^3

d_n = minimálny prevádzkový ponor za pri akomkoľvek predpokladanom zaťažení v metroch

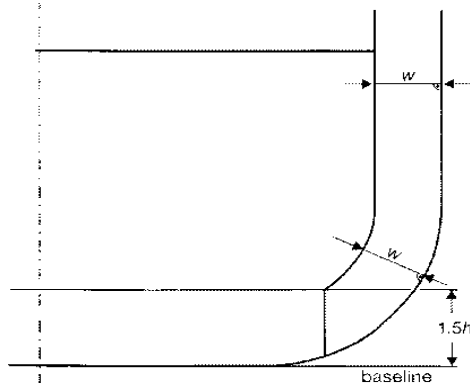
ρ_s = hustota morskej vody v kg/m^3

p = maximálny nastavený tlak oproti atmosférickému tlaku (nanometer) tlakového/pretlakového ventilu určeného pre nákladovú nádrž (v pascaloch)

f = bezpečnostný faktor = 1.1

g = štandardné gravitačné zrýchlenie (9.81 m/s^2).

- .2** Akákoľvek horizontálna oblasť nevyhnutná na splnenie uvedených požiadaviek sa nachádza vo výške $B/6$ alebo 6 m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia ale nie väčšia ako $0.6D$, nad základnou líniou, kde D je konštrukčná výška boku uprostred lode.
- .3** Bočné nádrže sú umiestnené tak, ako je definované v bode 3.1 tohto nariadenia, s výnimkou prípadov, že pod úrovňou $1.5h$ nad základnou líniou, kde h je definované v bode 3.2 tohto nariadenia, môže byť hraničná línia nákladovej nádrže zvislá dole k obšivke dna tak, ako znázorňuje obrázok 2.



Obrázok 2 - Hraničné čiary nádrže na prevoz nákladu

5 Iné metódy navrhovania a konštrukcie ropných tankerov môžu byť tiež akceptované ako alternatívy k požiadavkám predpísaným v odseku 3 tohto nariadenia za predpokladu, že tieto metódy zabezpečujú prinajmenšom rovnakú úroveň ochrany proti znečisteniu ropnými látkami v prípade zrážky alebo uviaznutia na plytčine a sú schválené Výborom pre ochranu morského prostredia (MPEC) na základe usmernení vypracovaných Organizáciou.*

6 Každý ropný tanker s nosnosťou 5.000 a menej ton musí spĺňať odseky 3 a 4 tohto nariadenia alebo:

- .1** byť minimálne vybavený nádržami alebo priestormi dvojitého dna s takou hĺbkou, že vzdialenosť h , uvedená v odseku 3.2 tohto nariadenia, bude v súlade s nasledujúcim:

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

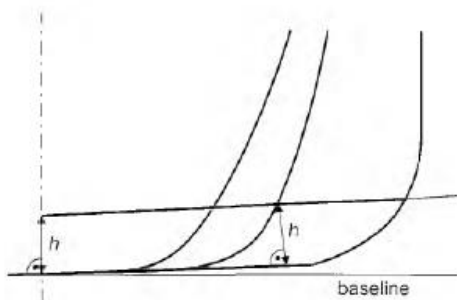
s minimálnou hodnotou $h = 0.76 \text{ m}$;

na ohybe stokovej oblasti a na miestach bez jasne definovaného ohybu stokovej oblasti, musí hraničná čiara nákladovej nádrže prebiehať rovnobežne s líniou rovného dna stredu lode tak, ako znázorňuje obrázok 3; a

- .2** byť vybavené nákladovými nádržami usporiadanými tak, aby objem každej nákladovej nádrže nepresiahol 700 m^3 , pokiaľ bočné nádrže alebo priestory nie sú usporiadané v súlade s odsekom 3.1 tohto nariadenia a ktoré spĺňajú tieto požiadavky:

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20,000} \text{ (m)}$$

s minimálnou hodnotou $h = 0.76 \text{ m}$;



Obrázok 3 – Hraničné čiary nádrže na prevoz nákladu

7 Ropné látky sa nesmú prepravovať v žiadnom priestore, rozprestierajúcom sa pred kolíznou prepážkou umiestnenou v súlade s nariadením II-1/11 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (SOLAS 74), v znení neskorších predpisov.* Ropný tanker, ktorý v súlade s vyššie uvedeným nariadením nemusí mať kolíznú prepážku, nesmie prepravovať ropu v žiadnom priestore rozprestierajúcom sa dopredu pred priečnou rovinou kolmej na os, ktorá je umiestnená ako by sa jednalo o kolíznú prepážku umiestnenú v súlade s hore uvedeným nariadením.

8 Pri schvaľovaní návrhu a konštrukcie ropných tankerov, ktoré majú byť postavené v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia, musia správne orgány zohľadniť všeobecné bezpečnostné aspekty, vrátane potreby údržby a kontroly bočných nádrží a nádrží či priestorov dvojitého dna.

* Pozri Revidované predbežné usmernenia pre schvaľovanie alternatívnych metód projektovania a výstavby ropných tankerov prijaté Výborom pre ochranu morského prostredia Organizácie rezolúciou MEPC.110(49)

* Pozri Zmeny a doplnenia z roku 2006 (kapitoly II-1, II-2, III a XII a Dodatok) prijaté Organizáciou rezolúciou MSC.216 (82)

Nariadenie 20

Požiadavky na dvojité trup a dvojité dno pre ropné tankery dodané pred 6 júlom 1996

- 1 Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, toto nariadenie:
- .1 platí pre ropné tankery s nosnosťou 5 000 a viac ton, dodané pred 6. júlom 1996 ako je vymedzené v nariadení 1.28.5 tejto Prílohy; a
 - .2 neuplatňuje sa na ropné tankery spĺňajúce požiadavky nariadenia 19 a nariadenia 28, pokiaľ ide o odsek 28.6, ktoré boli dodané pred 6. júlom 1996 ako je stanovené v nariadení 1.28.5 tejto Prílohy; a
 - .3 nevzťahuje sa na ropné tankery, na ktoré sa vzťahuje pododsek 1 a ktoré spĺňajú požiadavky nariadenia 19.3.1 a 19.3.2 alebo 19.4 alebo 19.5 tejto Prílohy, s výnimkou požiadavky na minimálnu vzdialenosť medzi hranicami nákladovej nádrže a bočnou stranou lode a dnom lode, ktorá nemusí byť splnená vo všetkých ohľadoch. V takomto prípade, nesmú byť bočné ochranné vzdialenosti menšie ako tie, ktoré sú stanovené v Medzinárodnom kódexe pre hromadnú prepravu chemikálií (Kódex IBC) pre umiestnenie nákladových nádrží typu 2 a spodná ochranná vzdialenosť v stredovej línii musí byť v súlade s nariadením 18.15.2 tejto Prílohy.
- 2 Na účely tohto nariadenia:
- .1 *Ťažká motorová nafta* - znamená motorovú naftu iného druhu, než sú frakcie, z ktorých viac ako 50% objemu sa destiluje pri teplote nepresahujúcej 340°C pri testovaní metódou prijateľnou pre Organizáciu.[†]
 - .2 *Pohonná ropná látka* - znamená ťažké frakcie alebo zvyšky zo surovej ropy alebo zmesi takýchto materiálov určené na použitie ako palivo na výrobu tepla alebo energie v kvalite odpovedajúcej špecifikácii prijateľnej pre Organizáciu.[‡]
- 3 Na účely tohto nariadenia sú ropné tankery rozdelené do týchto kategórií:
- .1 *Ropný tanker kategórie 1*, znamená ropný tanker s nosnosťou 20 000 a viac ton prepravujúci surovú ropu, lodné palivo, ťažkú motorovú naftu alebo mazací olej ako náklad a s nosnosťou 30 000 a viac ton prepravujúci ropné látky iného druhu než je vyššie uvedené, ktorý nespĺňa požiadavky na ropné tankery dodané po 1. júni 1982 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.4 tejto Prílohy;
 - .2 *Ropný tanker kategórie 2*, znamená ropný tanker s nosnosťou 20 000 a viac ton prepravujúci surovú ropu, lodné palivo, ťažkú motorovú naftu alebo mazací olej ako náklad a s nosnosťou 30 000 a viac ton prepravujúci ropné látky iného druhu než je vyššie uvedené, ktorý spĺňa požiadavky na ropné tankery dodané po 1. júni 1982 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.4 tejto Prílohy;
 - .3 *Ropný tanker kategórie 3*, znamená ropný tanker s nosnosťou 5 000 a viac ton ale menej ako je uvedené v pododseku 1 alebo 2 tohto odseku.
- 4 Ropný tanker, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, musí spĺňať požiadavky odsekov 2 až 5, 7 a 8 nariadenia 19 a nariadenia 28, pokiaľ ide o odsek 28.6 tejto Prílohy, najneskôr 5. apríla 2005 alebo výročie dátumu dodania lode k dátumu alebo v roku uvedenom v nasledovnej tabuľke

Kategória ropného tankeru	Dátum alebo rok
Kategória 1	5 apríl 2005 pre lode dodané 5 apríla 1982 alebo skôr 2005 pre lode dodané po 5 apríli 1982
Kategória 2 a Kategória 3	5 apríl 2005 pre lode dodané 5 apríla 1977 alebo skôr 2005 pre lode dodané 5 apríli 1977 ale pred 1 januárom 1978

[†] Pozri Štandardnú skúšobnú metódu Americkej spoločnosti pre testovanie a materiály (Označenie D86)

[‡] Pozri Pohonná ropná látka číslo štyri alebo ťažšia Americkej spoločnosti pre testovanie a materiály (Označenie D396)

	2006 pre lode dodané v rokoch 1978 a 1979 2007 pre lode dodané v roku 1980 a 1981 2008 pre lode dodané v roku 1982 2009 pre lode dodané v roku 1983 2010 pre lode dodané v roku 1984 alebo neskôr

5 Bez ohľadu na ustanovenia odseku 4 tohto nariadenia, v prípade ropného tankera kategórie 2 alebo 3, ktorý je vybavených iba dvojitém dnom alebo dvojitými bokmi, ktoré sa nevyužívajú na prepravu ropných látok a tiahnu sa po celej dĺžke nákladovej nádrže alebo priestory s dvojitého trupu, ktoré sa nevyužívajú na prepravu ropných látok a tiahnu sa po celej dĺžku nákladovej nádrže ale ktoré však nespĺňajú podmienky na oslobodenie od ustanovení odseku 1.3 tohto nariadenia, môže správny orgán štátu povoliť ďalšiu prevádzku takejto lode po dátume stanovenom v odseku 4 tohto nariadenia za predpokladu, že:

- .1 loď bola v prevádzke 1. júla 2001;
- .2 správny orgán je spokojný s overením úradných záznamov, že loď spĺňa vyššie uvedené podmienky;
- .3 vyššie uvedené podmienky lode zostávajú nezmenené; a
- .4 takáto prevádzka nepokračuje po dátume, kedy loď dosiahne 25 výročie po dátume jej dodania.

6 Ropný tanker kategórie 2 alebo 3, 15 a viac rokov od dátumu dodania, musí byť v súlade so Systémom posudzovania stavu, ktorý prijal Výbor pre ochranu morského prostredia rezolúciou MEPC.94(46) v znení neskorších predpisov a to za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia sa prijímú, vstúpia do platnosti a nadobudnú účinnosť v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru, ktoré sa týkajú zmien a doplnení postupov uplatniteľných na Dodatok k Prílohe.

7 Správny orgán môže povoliť ďalšiu prevádzku ropného tankera kategórie 2 alebo 3 po dátume stanovenom v odseku 4 tohto nariadenia ak uspokojivé výsledky Systému posudzovania stavu zaručujú, že podľa uváženia správneho orgánu, je loď schopná pokračovať v prevádzke a to za predpokladu, že táto prevádzka nebude pokračovať po dátume, kedy loď dosiahne 25 výročie od jej dodania, podľa toho, ktorý dátum je skorší.

8.1 Správny orgán zmluvnej strany tohto Dohovoru, ktorý umožňuje uplatňovanie odseku 5 tohto nariadenia alebo povoľuje, pozastaví, stiahne alebo odmietne uplatňovanie odseku 7 tohto nariadenia, na loď, ktorá má právo plaviť sa pod jeho vlajkou, bezodkladne uvedie Organizáciu o podrobnostiach týchto údajoch a príslušných opatreniach, za účelom ich distribúcie zmluvným stranám tohto Dohovoru pre ich informáciu a prijatie vhodných opatrení ak je to potrebné.

8.2 Zmluvná strana tohto Dohovoru je oprávnená odprieť ropným tankerom vstup do prístavov alebo k pobrežným terminálom, ktoré spadajú pod jej jurisdikciu a ktoré pôsobia v súlade s ustanoveniami:

- .1 odseku 5 tohto nariadenia, po výročí dátumu dodania lode roku 2015; alebo
- .2 odseku 7 tohto nariadenia.

V takýchto prípadoch musí daná zmluvná strana poskytnúť údaje o tomto zamietnutí vstupu Organizácii, ktorá ich rozošle zmluvným stranám tohto Dohovoru pre ich informáciu a prijatie vhodných opatrení ak je to potrebné.

Nariadenie 21

Prevencia znečisťovania ropou z ropných tankerov prepravujúcich ťažké ropné látky

1 Toto nariadenie:

- .1 sa bude vzťahovať na ropné tankery s nosnosťou 600 a viac ton, ktoré vykonávajú prepravu ťažkých ropných látok, bez ohľadu na dátum dodania; a

- .2 sa nebude vzťahovať na ropné tankery, na ktoré sa vzťahuje pododsek 1, ktoré sú v súlade s nariadeniami 19.3.1 a 19.3.2 alebo 19.4 alebo 19.5 tejto Prílohy, okrem toho, že požiadavka na minimálnu vzdialenosť medzi hranicami nákladovej nádrže a bočnou stranou lode a dnom lode nemusí byť splnená vo všetkých ohľadoch. V takomto prípade, nesmú byť bočné ochranné vzdialenosti menšie ako tie, ktoré sú špecifikované v Medzinárodnom kódexe pre hromadnú prepravu chemikálií (Kódex IBC) pre umiestnenie nákladových nádrží typu 2 a spodná ochranná vzdialenosť v stredovej línii musí byť v súlade s nariadením 18.15.2 tejto Prílohy.
- 2 Na účely tohto nariadenia, bude termín *ťažké ropné látky* znamenať:
- .1 surová ropa majúca mernú hustotu pri 15°C vyššiu ako 900 kg/m³;
 - .2 ropné látky iného druhu ako je surová ropa majúca mernú hustotu pri teplote 15 °C nad 900 kg/m³ alebo s kinematickou viskozitou pri teplote 50°C vyššou ako je 180 mm²/s ; alebo
 - .3 bitúmen, decht a ich emulzie.
- 3 Ropný tanker, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, musí spĺňať ustanovenia odsekov 4 až 8 tohto nariadenia a to okrem splnenia uplatniteľných ustanovení nariadenia 20.
- 4 Na základe ustanovení odsekov 5, 6 a 7 tohto nariadenia, ropný tanker, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, musí:
- .1 ak má nosnosť 5 000 a viac ton, spĺňať požiadavky nariadenia 19 tejto Prílohy, najneskôr 5. apríla 2005; alebo
 - .2 ak má nosnosť 600 a viac ton ale menej ako 5 000 ton, musí byť vybavený v prípade ropného tankera kategórie 2 alebo 3, ktoré spĺňajú ustanovenia nariadenia 19.6.1 tejto Prílohy alebo priestormi s dvojitého trupu, ktoré spĺňajú ustanovenia nariadenia 19.3.1 tejto Prílohy a splňujúcimi požiadavku na vzdialenosť w tak, ako sa uvádza v nariadení 19.6.2, najneskôr do výročného dátumu dodania lode v roku 2008.
- 5 V prípade ropného tankera s nosnosťou 5 000 a viac ton, ktoré vykonávajú prepravu ťažkých ropných látok ako náklad, ktorý je vybavených iba dvojitém dnom alebo dvojítmí bokmi, ktoré sa nevyužívajú na prepravu ropných látok a tiahnu sa po celej dĺžke nákladovej nádrže alebo priestory s dvojitého trupu, ktoré sa nevyužívajú na prepravu ropných látok a tiahnu sa po celej dĺžku nákladovej nádrže ale ktoré však nespĺňa podmienky na oslobodenie od ustanovení odseku 1.3 tohto nariadenia, môže správny orgán štátu povoliť ďalšiu prevádzku takejto lode po dátume stanovenom v odseku 4 tohto nariadenia za predpokladu, že:
- .1 loď bola v prevádzke 4 decembra 2003;
 - .2 správny orgán je spokojný s overením úradných záznamov, že loď spĺňa vyššie uvedené podmienky;
 - .3 vyššie uvedené podmienky lode zostávajú nezmenené; a
 - .4 takáto prevádzka nepokračuje po dátume, kedy loď dosiahne 25 výročie od jej dodania.
- 6.1 Správny orgán môže povoliť ďalšiu prevádzku ropného tankera s nosnosťou 5 000 a viac ton, ktorý vykonáva prepravu surovej ropy s hustotou pri teplote 15 °C nad 900 kg/m³ ale menej ako 945 kg/m³, po dátume stanovenom v odseku 4.1 tohto nariadenia ak uspokojujúce výsledky Systému posudzovania stavu uvedené v nariadení 20.6 zaručujú, že podľa uváženia správneho orgánu je loď schopná pokračovať v prevádzke so zreteľom na veľkosť, vek, prevádzkovú oblasť a konštrukčné podmienky lode a za predpokladu, že prevádzka lode po dátume, kedy loď dosiahne 25 výročie od jej dodania.
- 6.2 Správny orgán môže povoliť ďalšiu prevádzku ropného tankera, ktorý má nosnosť 600 a viac ton ale menej ako 5 000 ton ktorý vykonáva prepravu ťažkých ropných látok ako náklad, po dátume stanovenom v odseku 4.2 tohto nariadenia ak podľa uváženia správneho orgánu je loď schopná pokračovať v prevádzke so zreteľom na veľkosť, vek, prevádzkovú oblasť a konštrukčné podmienky lode a za predpokladu, že prevádzka lode po dátume, kedy loď dosiahne 25 výročie od jej dodania.
- 7 Správny orgán zmluvnej strany tohto Dohovoru môže udeliť výnimku z platnosti ustanovení pre ropný

tanker, ktorý má nosnosť 600 a viac ton a ktorý vykonáva prepravu ťažkých ropných látok ako náklad tohto nariadenia ak ropný tanker:

- .1 buď sa využíva na plavbách výlučne v oblasti pod jej jurisdikciou alebo pôsobí ako plávajúce skladovacie zariadenie tzv. ťažkých ropných látok ktoré sa nachádza v oblasti pod jej jurisdikciou; alebo
- .2 alebo sa využíva na plavbách výlučne v oblasti pod jurisdikciou inej zmluvnej strany alebo pôsobí ako plávajúce skladovacie zariadenie ťažkých ropných látok, ktoré sa nachádza v oblasti pod jurisdikciou inej zmluvnej strany; a to za predpokladu, že strana, v ktorej jurisdikcii ropný tanker bude v prevádzke, súhlasí s prevádzkou ropného tankera v rámci oblasti pod jej jurisdikciou.

8.1 Správny orgán zmluvnej strany tohto Dohovoru, ktorý povoľuje, pozastaví, stiahne alebo odmietne uplatňovanie odseku 5, 6 alebo 7 tohto nariadenia, pre loď, ktorá má právo plaviť sa pod jeho vlajkou, bezodkladne uvedie Organizáciu o podrobnostiach týchto údajoch a príslušných opatreniach, za účelom ich distribúcie zmluvným stranám tohto Dohovoru pre ich informáciu a prijatie vhodných opatrení ak je to potrebné.

8.2 Na základe ustanovení medzinárodného práva, zmluvný štát tohto Dohovoru je oprávnený odoprieť vstup ropných tankerov pôsobiacich v súlade s ustanoveniami odseku 5 alebo 6 tohto nariadenia do prístavov alebo pobrežných terminálov, ktoré spadajú pod jeho jurisdikciu alebo zakázať prečerpávanie ťažkých ropných látok z lodi na loď v oblastiach, ktoré spadajú pod jeho jurisdikciu, okrem prípadov, keď je to nevyhnutné pre účely zaistenia bezpečnosti lode alebo záchrany života na mori. V takýchto prípadoch bezodkladne oznámi Organizácii podrobnosti o týchto udalostiach, za účelom ich distribúcie zmluvným stranám tohto Dohovoru pre ich informáciu a prijatie vhodných opatrení ak je to potrebné.

Nariadenie 22

Ochrana dna pod priestormi lodných čerpacích staníc

1 Toto nariadenie sa vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 5 000 a viac ton, postavené 1. januára 2007 alebo neskôr.

2 Strojovňa s čerpadlami musí byť vybavená dvojitém dnom tak, aby v každom priereze bola hĺbka každej nádrže alebo priestoru dvojitého dna taká, aby vzdialenosť h medzi spodnou časťou strojovne čerpadiel a základnou líniou lode meraná v pravom uhle k základnej línii lode nebola menšia ako je uvedené nižšie:

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

$$h = 2 \text{ m, podľa toho, čo je menšie.}$$

Minimálna hodnota $h = 1\text{m}$.

3 V prípade čerpacích staníc, ktorých plát obšívky dna je umiestnený nad základnou líniou lode aspoň v horeuvedenej požadovanej v odseku 2 minimálnej výške (napr. konštrukcia typu gondolovej kormy), nebude potrebná žiadna špeciálna konštrukcia dvojitého dna pod priestormi lodných čerpacích staníc.

4 Balastové čerpadlá musia byť prijatť vhodné opatrenia na zabezpečenie účinného odsávania z priestoru nádrží dvojitého dna.

5 Bez ohľadu na ustanovenia odsekov 2 a 3, kde by zaplavenie čerpacej stanice lode nespôsobil nefunkčnosť balastového systému alebo systému na čerpanie nákladu ropných látok, dvojité dno nemusí byť nainštalované.

Nariadenie 23*Neúmyselný únik ropných látok*

1 Toto nariadenie sa bude vzťahovať na ropné tankery dodané 1 januára 2010 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.8.

2 Pre účely tohto nariadenia, sa použijú nasledovné definície:

- .1** *Ponor na čiare ponoru naloženej lodi (d_s)* znamená vertikálnu vzdialenosť v metroch medzi konštrukčnou základnou čiarou v polovici dĺžky lode k čiare ponoru zodpovedajúcej predpísanému letnému voľnému boku lode. Výpočty týkajúce sa tohto nariadenia by sa mali zakladať na ponoroch d_s , bez ohľadu na stanovené, ktoré môžu prekročiť d_s , napríklad nákladová značka zodpovedajúca prevádzkovým podmienkam v trópoch.
- .2** *Ponor na čiare vodorysky (d_B)* znamená vertikálnu vzdialenosť v metroch medzi konštrukčnou základnou čiarou v polovici dĺžky lode k čiare ponoru vodorysky zodpovedajúcej 30% bočnej výšky lode D_s .
- .3** *Šírka lode B_s* znamená maximálnu konštrukčnú šírku lode v metroch na alebo pod najhlbším ponorom na čiare ponoru naloženej lodi (d_s).
- .4** *Šírka lode B_B* znamená maximálnu konštrukčnú šírku lode v metroch na alebo pod najhlbším ponorom na čiare vodorysky (d_B).
- .5** *Bočná výška lode D_s* znamená vertikálnu vzdialenosť v metroch meranú v polovici dĺžky lode od hornej hrany kýlu po hornú palubu na boku.
- .6** *Dĺžka lode (L) a Nosnosť lode (DW)* sa používajú tak, ako sú definované v nariadeniach 1.19 a 1.23, podľa potreby.

3 Na zabezpečenie primeranej ochrany pred znečistením ropnými látkami v prípade zrážky alebo uviaznutia na plytčine je potrebné splniť nasledovné:

- .1** v prípade ropných tankerov s nosnosťou 5 000 ton (DWT) a viac, musí byť priemerný parameter neúmyselného úniku ropných látok nasledujúci:

$$O_M \leq 0.015 \text{ pre } C \leq 200,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.012 + \frac{0.003}{200,000} (400,000 - C)$$

$$\text{pre } 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.012 \text{ pre } C \geq 400,000 \text{ m}^3$$

pre kombinované prepravné lode/ropné tankery s nosnosťou 5 000 až 200 000 ton (DWT) môže byť aplikovaný ako parameter hodnota priemerného, neúmyselného úniku ropných látok, za predpokladu, že predložené výpočty spĺňajú požiadavky správneho orgánu štátu a ktoré preukazujú, že po započítaní jeho zvýšenej konštrukčnej pevnosti je hodnota priemerného, neúmyselného, úniku ropných látok, je prinajmenšom ekvivalentná hodnote uniku ropných látok v prípade štandardného ropného tankera s dvojítm trupom o rovnakej veľkosti s hodnotou parametru $O_M \leq 0.015$.

$$O_M \leq 0.021 \text{ pre } C \leq 100,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.015 + \left(\frac{0.006}{100,000}\right)(200,000 - C)$$

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

kde:

O_M = parameter priemerného, neúmyselného, (havarijného) úniku ropných látok

C = predpokladaný celkový objem nákladovej nádrže pri jej kapacite naplnenia na 98%.

- .2** v prípade ropných tankerov s nosnosťou menej ako 5 000 ton (DWT), nesmie dĺžka každej nákladnej nádrže presiahnuť 10 m alebo jednu z nasledovných hodnôt, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia:

- .2.1** v prípade, že vo vnútri nákladných nádrží sa nenachádza žiadna pozdĺžna prepážka:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L \text{ ale neprekročí } 0.2L$$

- .2.2** v prípade, že vo vnútri nákladných nádrží sa nachádza stredová pozdĺžna prepážka:

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

- .2.3** v prípade, že vo vnútri nákladných nádrží sa nachádzajú dve alebo viac stredových pozdĺžnych prepážok:

- .2.3.1** v prípade bočných nákladových nádrží: $0.2L$

- .2.3.2** v prípade stredovej nákladovej nádrže:

- .2.3.2.1** pokiaľ $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$: $0.2L$

- .2.3.2.2** pokiaľ $\frac{b_i}{B} < 0.2L$:

- .2.3.2.2.1** v prípade, že vo vnútri nákladných nádrží sa nenachádzajú stredové, pozdĺžne prepážky:

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

- .2.3.2.2.2** v prípade, že vo vnútri nákladných nádrží sa nachádzajú stredové, pozdĺžne prepážky:

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

b_i je minimálna vzdialenosť od boku lode k vonkajšej pozdĺžnej priečke príslušnej nádrže meranej vo vnútri kolmo k osi lode na úrovni zodpovedajúcej predpísanému letnému voľnému boku lode.

- 4** Pri výpočte parametra priemerného neúmyselného úniku ropných látok sa uplatňujú tieto všeobecné predpoklady:

- .1** Dĺžka nákladového bloku sa rozprestiera medzi predným a zadným koncom všetkých nádrží usporiadaných na prepravu nákladného ropných látok, vrátane zberných nádrží na odpadové ropné látky.
- .2** Ak sa toto nariadenie vzťahuje na nákladové nádrže, rozumie sa, že zahŕňa všetky nádrže na náklad ropných látok, zberné nádrže na odpadové ropné látky a na palivové nádrže umiestnené v dĺžke nákladového bloku.
- .3** Predpokladá sa, že loď je naložená do ponoru na čiare ponoru naloženej lodi (d_s) sklonu alebo náklonu lode;
- .4** Predpokladá sa, že všetky palivové nádrže sú naplnené do 98% ich objemovej kapacity; nominálna hustota nákladu ropných látok (ρ_n) sa vypočíta takto:

$$\rho_n = \frac{1,000 (DWT)}{C} \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5** na účely týchto výpočtov úniku sa koeficient zaplaviteľnosti priestoru každej nádrže umiestnenej v dĺžke nákladového bloku, vrátane nádrží na náklad ropných látok, balastových nádrží a iných priestorov, kde sa nenachádzajú ropné látky sa považuje za 0.99, pokiaľ nie je preukázané inak.
- .6** sacie studničky v nákladovej nádrži môžu vyčnievať do dvojitého dna pod hraničnou líniou vymedzenou vzdialenosťou h za predpokladu, že tieto studničky sú čo najmenšie a vzdialenosť medzi dnom studničky a obšívku dna lode nie je menšia ako $0.5h$, kde h je výška definovaná v nariadení 19.3.2.

- 5** Nasledujúce predpoklady sa použijú pri kombinácii parametrov neúmyselného úniku ropných látok:

- .1** Priemerný únik ropnej látky sa vypočíta nezávisle na poškodení boku lode a na poškodení dna lode a potom sa nasledujúcim spôsobom spojí do bezrozmerného parametru úniku ropnej látky O_M nasledovne:

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

kde:

O_{MS} = priemerný únik paliva pri bočnom poškodení lode v metroch kubických,

O_{MB} = priemerný únik paliva pri poškodení dna lode v metroch kubických,

- .2 V prípade poškodenia dna lode sa musia vykonať nezávislé výpočty pre priemerné úniky paliva pre hodnotu prílivu 0 m a mínus 2,5 m, ktoré sa skombinujú nasledovne:

$$O_{MB} = 0.7O_{MB(0)} + 0.3O_{MB(2.5)}$$

kde:

$O_{MB(0)}$ = priemerný únik paliva pre hodnotu prílivu 0 m a

$O_{MB(2.5)}$ = priemerný únik paliva pre hodnotu prílivu mínus 2.5, v kubických metroch.

- 6 Priemerný únik ropnej látky v prípade poškodenia boku lode sa vypočíta nasledovne:

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

kde:

i = každá palivová nádrž, ktorá pripadá do úvahy;

n = celkový počet palivových nádrží;

$P_{S(i)}$ = pravdepodobnosť prerazenia nádrží na náklad ropných látok i v prípade poškodenia boku lode, vypočítaná v súlade s odsekom 8.1 tohto nariadenia;

$O_{S(i)}$ = únik ropných látok v m^3 v prípade bočného poškodenia lode a tým nádrže na náklad ropných látok i , pri ktorej je predpokladaný celkový objem nádrží na náklad ropných látok je kapacita pri naplnení na 98%, pokiaľ nie je preukázané, že uplatnením usmernení uvedených v nariadení 19.5, zostane zadržaný akýkoľvek významný objem nákladu ropných látok; a

$C_3 = 0.77$ pre lode, ktoré majú dve pozdĺžne prepážky vo vnútri nákladných nádrží a to za predpokladu, že tieto priedely sú kontinuálne v celej dĺžke nákladového bloku a $P_{S(i)}$ je získané v súlade s týmto nariadením. C_3 sa rovná 1,0 pre všetky ostatné námorné lode, alebo keď $P_{S(i)}$ je získané v súlade s odsekom 10 tohto nariadenia.

- 7 Priemerný únik ropnej látky v prípade poškodenia dna lode pre každý stav prílivu a odlivu sa musí vypočítavať nasledovne:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (\text{m}^3)$

kde:

i = každá palivová nádrž, ktorá pripadá do úvahy;

n = celkový počet palivových nádrží;

$P_{B(i)}$ = pravdepodobnosť prerazenia nádrží na náklad ropných látok i v prípade poškodenia dna lode, vypočítaná v súlade s odsekom 9.1 tohto nariadenia;

$O_{B(i)}$ = únik ropných látok v m^3 v prípade poškodenia dna lode a tým nádrží na náklad ropných látok i , vypočítané v súlade s odsekom 7.3 tohto nariadenia; a

$C_{DB(i)}$ = faktor na zohľadnenie zachytávania ropných látok, tak, ako je definované v odseku 7.4 tohto nariadenia

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (\text{m}^3)$

kde:

i , n , $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = ako je vyššie definované v pododseku. 1;

$O_{B(i)}$ = únik ropných látok z nádrží na náklad ropných látok i v m^3 v prípade zmien v čase prílivu a odlivu.

- .3 Únik ropných látok z ktorejkoľvek nádrže na náklad ropných látok $O_{B(i)}$ sa vypočíta na základe zásad rovnováhy tlaku, v súlade s týmito predpokladmi:

.3.1 loď sa považuje za nasadnutú na plytčine s nulovým sklonom alebo náklonom, s ponorom

pri nasadení pred zmenou prílivu a odlivu rovnajúcim sa ponoru na nákladovej čiare;

.3.2 výška hladiny nákladu ropných látok po poškodení sa vypočíta takto:

$$h_c = \frac{(d_s + t_c - Z_l)(\rho_s) - \frac{1,000p}{g}}{\rho_n}$$

kde:

h_c = výška hladiny nákladu ropných látok meraná od Z_l v metroch;

t_c = prílivová zmena v metroch. Zníženie počas prílivovej zmeny sa vyjadrí ako záporná hodnota prílivovej zmeny;

Z_l = vzdialenosť najnižšieho bodu v nádrži na náklad ropných látok nad základnou čiarou, v metroch;

ρ_s = merná hustota morskej vody, ktorá sa berie ako 1 025 kg/m³; a

p = ak je nainštalovaný systém inertného plynu, normálny pretlak (v kPa) sa má považovať za nie menej ako 5 kPa; ak nie je namontovaný systém inertného plynu, pretlak sa má považovať za 0;

g = gravitačné zrýchlenie, ktoré sa berie ako 9.81 m/s²; a

ρ_n = nominálna hustota nákladu ropných látok vypočítaná v súlade s odsekom 4.4 tohto nariadenia.

.3.3 V prípade nádrží na náklad ropných látok ohraničených dnovou obšívkou lode ak nie je preukázané inak, musí byť únik ropných látok $O_{B(i)}$ braný, ako nie menší než 1% celkového objemu nákladu ropných látok naloženého v nákladovej nádrži i na zohľadnenie počiatočných strát pri prečerpávaní a dynamických účinkov spôsobených morským prúdom a vlnami.

.4 V prípade poškodenia dna lode, sa môže časť úniku ropných látok z nákladovej nádrže zachytiť v úsekoch, ktoré nie sú pre ropné látky určené. Tento efekt je aproximovaný použitím faktoru $C_{DB(i)}$ pre každú nádrž, ktorý sa berie nasledovne:

$C_{DB(i)} = 0.6$ pre nádrže na náklad ropných látok ohraničených zdola priestorom, ktorý nie je pre ropné látky určený.

$C_{DB(i)} = 1.0$ pre nádrže na náklad ropných látok ohraničených zdola obšívkou lodného dna.

8. Pravdepodobnosť P_s , že dôjde k porušeniu priestoru v dôsledku poškodenia boku lode sa určí nasledovne:

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

kde:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do pozdĺžnej zóny ohraničenej X_a a X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do vertikálnej zóny ohraničenej Z_l a Z_u ; a

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri priečne nad hranicu definovanú y .

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} , P_{Su} a P_{Sy} sa stanoví lineárnou interpoláciou z tabuliek pravdepodobnosti pre vedľajšie poškodenie uvedené v odseku 8.3 tohto nariadenia, kde:

P_{Sa} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne za miestom $\frac{X_a}{L}$;

P_{Sf} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pred miestom $\frac{X_f}{L}$;

P_{Sl} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pod nádržou/tankom;

P_{Su} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne nad nádržou/tankom; a

P_{Sy} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne mimo Nádrž;

Hranice priestoru X_a , X_f , Z_l , Z_u a y sa získajú nasledovne:

X_a = pozdĺžna vzdialenosť od zadného terminálu/zadnej hranice deliacej dĺžky L k najzadnejšiemu bodu v priestore v metroch;

X_f = pozdĺžna vzdialenosť od zadného terminálu/zadnej hranice deliacej dĺžky L do najprednejšieho bodu v priestore, v metroch;

Z_l = zvislá vzdialenosť v metroch, od konštrukčnej základnej čiar k najnižšiemu bodu na posudzovanom úseku, v metroch.

Z_u = zvislá vzdialenosť v metroch, od konštrukčnej základnej čiar k najvyššiemu bodu na posudzovanom úseku v metroch. hodnota Z_u nesmie byť väčšia ako hodnota D_s ; a

y = minimálna horizontálna vzdialenosť v metroch, meraná v pravom uhle k osi medzi posudzovaným úsekom a bočnou obšivkou.*

.3 Tabuľka pravdepodobností bočného poškodenia lode:

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.00	1.00	0.775	1.00	0.00

P_{Sy} sa vypočíta nasledovne:

$$P_{Sy} = \left(\frac{24.96 - 199.6y}{B_S} \right) \left(\frac{Y}{B_S} \right) \quad \text{pre } \frac{Y}{B_S} \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + (5 - 44.4 \left(\frac{Y}{B_S} - 0.05 \right) \left(\frac{Y}{B_S} - 0.05 \right)) \quad \text{pre } 0.05 < \frac{Y}{B_S} < 0.1$$

* V prípade symetrického usporiadania nádrží sa škody posudzujú len na jednej strane lode, pričom v tomto prípade sa budú všetky rozmery „y“ merať z tej istej strany. V prípade asymetrického usporiadania nádrží sa odkazuje na „Vysvetlivky k záležitostiam týkajúci sa priebehu havarijného úniku ropných látok“ prijaté uznesením Organizácie MEPC.122(52), v znení neskorších predpisov.

$$P_{SY} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{Y}{B_S} - 0.1 \right) \quad \text{pre } \frac{Y}{B_S} \geq 0.1$$

Hodnota P_{SY} nesmie byť väčšia ako 1.

9 Pravdepodobnosť P_B , trhliny priestoru v prípade poškodenia dna lode, sa vypočíta takto:

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

kde:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do pozdĺžnej zóny ohraničenej X_a and X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri do priečnej zóny ohraničenej Y_p and Y_s ; a

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = pravdepodobnosť, že poškodenie sa rozšíri vertikálne nad hranicu definovanú hodnotou z ;

.2 Hodnoty P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} a P_{Bz} sa určia lineárnou interpoláciou z tabuliek pravdepodobnosti pre poškodenie dna/ spodnej časti lode, ktoré sú uvedené v odseku 9.3 tohto nariadenia, kde:

P_{Ba} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne za miestom $\frac{X_a}{L}$

P_{Bf} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne pred miestom $\frac{X_f}{L}$

P_{Bp} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne naľavo od nádrže;

P_{Bs} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať úplne napravo od nádrže; a

P_{Bz} = pravdepodobnosť, že poškodenie bude ležať pod nádržou.

Hranice úsekov X_a , X_f , Y_p , Y_s a z sa získajú nasledujúcim spôsobom:

X_a a X_f , tak, ako je to definované v odseku 8.2 tohto nariadenia;

Y_p = priečna vzdialenosť od bodu najviac vľavo od priestoru nachádzajúceho sa na alebo pod čiarou ponoru d_B , ku zvislej rovine nachádzajúcej sa $\frac{B_B}{2}$ vpravo od stredovej línii lode;

Y_s = priečna vzdialenosť od bodu najviac vpravo od priestoru nachádzajúceho sa na alebo pod čiarou ponoru d_B , ku zvislej rovine nachádzajúcej sa $\frac{B_B}{2}$ vpravo od stredovej línii lode; a

z = minimálna hodnota z po celej dĺžke priestoru kde v každom danom pozdĺžnom umiestnení, z je vertikálna vzdialenosť od dolného bodu dnovej obšívky v tomto pozdĺžnom umiestnení do dolného bodu priestoru na tomto pozdĺžnom mieste.

.3 Tabuľky pravdepodobnosti poškodenia dnovej časti lode

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.000	0.00	0.000	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253

0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0,089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} sa vypočíta nasledovne :

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67Z}{D_S}\right) \left(\frac{Z}{D_S}\right) \quad \text{pre } \frac{Z}{D_S} \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{Z}{D_S} - 0.1\right) \quad \text{pre } \frac{Z}{D_S} > 0.1.$$

P_{Bz} nesmie byť väčšie ako 1.

10 Toto nariadenie používa zjednodušený pravdepodobnostný prístup tam, kde sa robí súhrn podielu príspevkov k priemernej hodnote havarijného úniku ropných látok z každej nádrže na náklad ropných látok. Pri niektorých konštrukciách, napríklad konštrukciách vyznačujúcich sa výskytom schodov/výklenkov v prepážkach alebo palubách a v prípade šikmých prepážok a/nebo výrazných zakrivení trupu, môžu byť vhodné prísnejšie výpočty. V týchto prípadoch je možné použiť jeden z nasledovných postupov výpočtu:

- .1 Pravdepodobnosti uvedené vyššie v odseku 8 a 9 môžu byť vypočítané s väčšou presnosťou uplatnením hypotetických/ pomyselných pododdielov.*
- .2 Pravdepodobnosti uvedené vyššie v odseku 8 a 9 môžu byť vypočítané priamo uplatňovaním funkcií hustoty pravdepodobnosti obsiahnutých v usmerneniach uvedených v nariadení 19.5.
- .3 Priebeh havarijného úniku ropných látok sa môže vyhodnotiť v súlade s metódou opísanou v usmerneniach uvedených v nariadení 19.5.

11 Uplatňujú sa ustanovenia týkajúce sa nasledovných potrubných rozvodov lodných systémov:

- .1 Potrubné rozvody, ktoré sú vedené cez nákladové nádrže vo vzdialenosti menšej ako 0,30 B_S od boku lode alebo menej ako 0,30 D_S od dna lode, musia byť vybavené ventilmi alebo podobnými uzatváracími zariadeniami na miestach, kde sa otvárajú do akejkoľvek nákladovej nádrže. Tieto ventily musia byť zatvorené na mori, v čase, keď nádrže obsahujú náklad ropných látok, okrem prípadov, že môžu byť otvorené len na prečerpávanie nákladu za účelom nevyhnutných operácií s nákladom.
- .2 Ako pomoc pri znižovaní havarijného úniku ropných látok z každej nádrže na náklad ropných látok, prostredníctvom núdzového systému rýchleho prečerpania nákladu alebo iného použitého systému v prípade nehody, sa môže zohľadniť až potom ako Organizácia schváli účinnosť a bezpečnostné aspekty systému. Predloženie na schválenie musí byť vykonané v súlade s ustanoveniami usmernení vypracovaných Organizáciou a uvedených v nariadení 19.5.

* Pozri odkaz na „Vysvetlivky k záležitosťiam týkajúci sa priebehu havarijného úniku ropných látok prijaté uznesením Organizácie MEPC.122(52), v znení neskorších predpisov.“

Nariadenie 24*Predpoklady možného poškodenia*

1 Za účelom výpočtu hypotetického úniku ropných látok z ropných tankerov v súlade s nariadeniami 25 a 26, bude sa uvažovať o troch rozmeroch rozsahu poškodenia. A to, v tvare kvádra na boku a na dne lode spôsobom uvedeným dole. V prípade poškodenia dna lode sú stanovené dve podmienky, ktoré sa majú aplikovať jednotlivo na uvedené časti ropného tankera.

.1 Poškodenie boku lode:

.1.1 Rozsah v pozdĺžnom smere (l_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ alebo 14.5 m podľa toho, čo je menšie

.1.2 Rozsah v priečnom smere (t_c): $\frac{B}{5}$ alebo 11.5 m, podľa toho čo je menšie

(horizontálna vzdialenosť (v metroch), meraná v pravom uhle smerom dovnútra k osi na úrovni odpovedajúcej pridelenému voľnému boku lode):

.1.3 Rozsah v zvislom smere (v_c): bez obmedzenia od základnej línie lode smerom hore

.2 Poškodenie dna lode:

<i>Pre 0.3L od</i>	<i>Akákoľvek</i>
<i>prednej</i>	<i>iná časť lode</i>
<i>zvislice</i>	
<i>lode</i>	

.2.1 Rozsah v pozdĺžnom smere (l_c): $\frac{L}{10}$ $\frac{L}{10}$ alebo 5 m, podľa toho, čo je menšie

.2.2 Rozsah v priečnom smere (t_c): $\frac{B}{6}$ alebo 10 m, 5 m, podľa toho, čo je menšie ale nie menej ako 5 m.

.2.3 Rozsah v zvislom smere (v_c): $\frac{B}{15}$ alebo 6m, podľa toho, čo je menšie

2 Kdekoľvek sa v tejto kapitole objavia symboly uvedené v tomto nariadení, majú význam definovaný v tomto nariadení.

Nariadenie 25*Predpokladaný únik ropy*

1 Predpokladaný únik ropy v prípade poškodenia boku lode (O_c) a v prípade poškodenia dna lode (O_s) sa vypočíta podľa nasledovného vzorca, pokiaľ ide o priestory narušené poškodením všetkých možných miest pozdĺž celej dĺžky lode v rozsahu definovanom v nariadení 24 tejto Prílohy.

.1 V prípade poškodenia boku lode (O_c):

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

.2 V prípade poškodenia dna lode (O_s):

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

kde:

W_i = objem bočnej nádrže v metroch kubických, pri ktorej sa predpokladá, že je narušená poškodením tak, ako je stanovené v nariadení 24 tejto Prílohy; W_i pre nádrže s oddeleným balastom sa môže rovnať nule.

C_i = objem stredovej nádrže v metroch kubických, pri ktorej sa predpokladá, že je narušená poškodením tak, ako je stanovené v nariadení 24 tejto Prílohy; C_i pre nádrže s oddeleným balastom sa môže rovnať nule

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ pokiaľ b_i je rovné alebo väčšie než t_c , K_i sa môže rovnať nule,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ pokiaľ h_i je rovné alebo väčšie než v_s , Z_i sa môže rovnať nule.

b_i = šírka posudzovanej bočnej nádrže v metroch, meraná v pravom uhle smerom dovnútra k osi na úrovni odpovedajúcej pridelenému voľnému boku lode.

h_i = minimálna hĺbka posudzovaného dvojitého dna, v metroch; tam, kde nie je nainštalované žiadne dvojité dno, hodnota h_i sa môže rovnať nule.

Kdekoľvek sa v tejto kapitole objavajú symboly uvedené v tomto nariadení, majú význam definovaný v tomto nariadení.

2 Ak sa prázdný priestor/koferdam alebo nádrž na oddelený balast s dĺžkou menšou ako je l_c , tak, ako je definované v nariadení 24 tejto Prílohy, umiestnený medzi bočnými nádržami na prevoz ropných látok, je možné O_c vo vzorci (I) vypočítať na základe objemu W_i , čo je skutočný objem jednej takejto nádrže (ak majú rovnaký objem), alebo menšia z dvoch nádrží (ak sa líšia ich objemy) v blízkosti takéhoto priestoru, vynásobené S_f zo vzorca, ktorý je uvedený nižšie, hodnotu skutočného plného objemu u všetkých ostatných bočných nádrží, zapojených do takéhoto poškodenia lode.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

kde l_i = dĺžka v metroch posudzovaného voľného priestoru alebo nádrže na oddelený balast.

3.1 Zápočet sa poskytne iba v prípade nádrží s dvojítm dnom, ktoré sú buď prázdne alebo naplnené čistou vodou, pokiaľ sa náklad prepravuje v nádržiach nad nimi.

3.2 V prípade, že sa dvojité dno nerozkladá po celej dĺžke a šírke príslušnej nádrže, dvojité dno sa považuje za neexistujúce a objem nádrží nad oblasťou poškodenia dna sa zahrnie do vzorca (II), aj keď sa nádrž nepovažuje za porušenú z dôvodu inštalácie čiastočného dvojitého dna.

3.3 Sacie studničky môžu byť zanedbané pri určovaní hodnoty h_i za predpokladu, že takéto studničky nemajú nadmernú plochu a nesiahajú pod nádrž v minimálnej vzdialenosti a v žiadnom prípade nie viac ako je polovica výšky dvojitého dna. Pokiaľ hĺbka takejto studničky presahuje polovicu výšky dvojitého dna, hodnota h_i sa bude považovať za rovnajúci sa výške dvojitého dna mínus výška studničky.

Potrubné rozvody, ktoré slúžia týmto sacím studničkám, ak vedú cez dvojité dno musia byť vybavené ventilmi alebo podobnými uzatváracími zariadeniami na miestach, kde sa otvárajú do akejkoľvek nákladovej nádrže aby sa zabránilo úniku ropy v prípade poškodenia potrubia. Takéto potrubné rozvody musia byť nainštalované čo najvyššie nad obšívku lodného dna, tak vysoko ako je to možné. Tieto ventily musia byť zatvorené na mori, v čase, keď nádrže obsahujú náklad ropných látok, okrem prípadov, že môžu byť otvorené len na prečerpávanie nákladu za účelom nevyhnutných operácií s nákladom pri vyrovnávaní sklonu lode.

4 V prípade, že poškodenie dna lode súčasne zahŕňa štyri stredové nádrže, hodnota O_s sa môže vypočítať podľa vzorca:

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

5 Správny orgán štátu môže ako opatrenie k zníženiu úniku ropných látok v prípade poškodenia dna lode, započítať nainštalovaný systém prečerpávania nákladu s núdzovým vyšším výkonom odčerpávania z každej nádrže s nákladom ropnej látky, ktorý je schopný prečerpať z poškodenej nádrže alebo nádrží do nádrží na oddelený balast alebo do dostupných nákladových nádrží, ak je možné zabezpečiť, že tieto nádrže

budú mať dostatok voľného priestoru k plneniu. Schválenie tohoto systému by sa malo riadiť schopnosťou prečerpať za dve hodiny prevádzky ropu a/alebo ropné látky v množstve rovnajúcom sa jednej polovice najväčšej z poškodených nádrží a dostupnosťou odpovedajúcej prijímajúcej kapacity v balastových alebo nákladových nádržiach. Schvaľovanie sa obmedzí na povolení výpočtu O_s podľa vzorca (III). Potrubné vedenie pre toto odsávanie musí byť inštalované prinajmenšom vo výške vertikálneho rozsahu poškodenia dna lode v_s . Správny orgán štátu musí poskytnúť Organizácii podrobnejšie informácie týkajúce sa prijatých opatrení, za účelom rozoslania tejto informácie ostatným zmluvným stranám Dohovoru.

6 Toto nariadenie sa neuplatňuje na ropné tankery dodané 1. januári 2010 alebo neskôr tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.8.

Nariadenie 26

Obmedzenia veľkosti a usporiadania nákladných nádrží.

1 Okrem prípadov uvedených v odseku 7:

- .1 každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, dodaný 31. decembra 1979 alebo neskôr tak, ako je definované v nariadení 1.28.2, a
- .2 každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, dodaný 31. decembra 1979 alebo neskôr tak, ako je definované v nariadení 1.28.2 a ktorý spadá do niektorej z týchto kategórií:
 - .2.1 ropný tanker, dodaný 1. januára 1977 alebo neskôr; alebo
 - .2.2 ropný tanker, na ktorý sa vzťahujú obidve tieto podmienky:
 - .2.2.1 dodanie lode nie je skôr ako 1. januára 1977; a
 - .2.2.2 stavebný kontrakt je podpísaný po 1. januári 1974 alebo v prípadoch, keď nebol predtým podpísaný žiaden stavebný kontrakt o stavbe lode; ropný tanker ktorého kýl bol položený alebo, ktorý bol v podobnej fáze výstavby 30 júna 1974 alebo neskôr.

musí byť v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

2 Nákladové nádrže ropných tankerov musia mať takú veľkosť a usporiadanie aby predpokladaný únik ropných látok O_c alebo O_s vypočítaný v súlade s ustanoveniami nariadenia 25 tejto Prílohy kdekolvek v dĺžke lodi nepresiahol $30,000 \text{ m}^3$ alebo $400\sqrt[3]{DW}$, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia ale tak, aby nepresiahla maximálnu hodnotu, ktorá je stanovená $40,000 \text{ m}^3$.

3 Objem ktorejkoľvek bočnej nádrže na náklad ropných látok u ropného tankera nesmie prekročiť 75% z limitov predpokladaného úniku ropy a/alebo ropných látok tak, ako je to stanovené v odseku 2 tohto nariadenia. Objem ktorejkoľvek stredovej nádrže na náklad ropných látok nesmie presiahnuť $50,000 \text{ m}^3$. Avšak v prípade ropného tankera s oddelenými balastovými nádržami tak, ako je to stanovené v nariadení 18 tejto Prílohy, povolený objem bočnej nádrže na náklad ropných látok, ktorý sa nachádza medzi dvomi oddelenými balastovými nádržami, pričom každý presahuje dĺžku l_c , môže byť zvýšený na maximálny limit predpokladaného úniku ropy a/alebo ropných látok, za predpokladu, že šírka bočných nádrží presahuje t_c .

4 Dĺžka jednotlivých nákladových nádrží nesmie presiahnuť 10 m alebo jednu z nasledovných hodnôt, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia:

- .1 v prípade, že vo vnútri nákladových nádrží sa nenachádza pozdĺžna prepážka:
 $(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$ ale neprekročí $0.2L$
- .2 v prípade, že vo vnútri nákladových nádrží sa nachádza jedna stredová pozdĺžna prepážka:
 $(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$
- .3 v prípade, že vo vnútri nákladových nádrží sa nachádzajú dve alebo viac pozdĺžnych prepážok:
 - .3.1 pri bočných nákladových nádržiach: $0.2L$
 - .3.2 pri stredových nákladových nádržiach:

.3.2.1 pokiaľ $\frac{b_i}{B}$ sa rovná alebo je väčšia než jedna pätina: $0.2L$

.3.2.2 pokiaľ $\frac{b_i}{B}$ je menšia ako jedna pätina:

.3.2.2.1 v prípade, že vo vnútri nákladových nádrží sa nenachádza žiadna stredová pozdĺžna prepážka:

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

.3.2.2.2 v prípade, že vo vnútri nákladových nádrží sa nachádza stredová pozdĺžna prepážka:

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

b_i je minimálna vzdialenosť od boku lode k vonkajšej pozdĺžnej prepážke príslušnej nádrže v metroch, meraná v pravom uhle smerom dovnútra k osi na úrovni odpovedajúcej pridelenému voľnému boku lode.

5 Aby nedošlo k prekročeniu maximálnych objemov nádrží stanovených v odsekoch 2, 3 a 4 tohto nariadenia a bez ohľadu na nainštalovaný, schválený typ systému prečerpávania nákladu ak takýto systém prepojí dve alebo viac nákladových nádrží, musia byť vybavené ventilmi, alebo podobnými uzatváracími zariadeniami, ktoré zabezpečia oddelenie nádrží. Pokiaľ je ropný tanker na mori, tieto ventily alebo zariadenia musia byť v uzatvorenej polohe.

6 Potrubné rozvody, ktoré sú vedené cez nádrže vo vzdialenosti menšej ako je t_c od boku lode alebo vo vzdialenosti menšej ako je V_c od dna lode, musia byť vybavené ventilmi, alebo podobnými uzatváracími zariadeniami na miestach, kde sa otvárajú do akejkoľvek nákladovej nádrže aby sa zabránilo úniku ropy v prípade poškodenia potrubia. Tieto ventily musia byť zatvorené na mori, v čase, keď nádrže obsahujú náklad ropných látok, okrem prípadov, že v priebehu prečerpávania nákladu za účelom nevyhnutných operácií s nákladom pri vyrovnávaní sklonu lode, môžu byť otvorené.

7 Toto nariadenie sa neuplatňuje na ropné tankery dodané 1. januára 2010 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.8.

Nariadenie 27

Počiatková stabilita lode

1 Každý ropný tanker s nosnosťou 5,000 a viac RT, dodaný 1 februára 2002 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.7, musí spĺňať kritériá stability v nepoškodenom stave lode, tzv. počiatkovú stabilitu lode tak, ako je stanovené v odsekoch 1.1 a 1.2 tohto nariadenia, ak je to vhodné, pre akýkoľvek prevádzkový ponor za najhorších možných podmienok záťaže nákladu a balastu, v súlade s dobrou prevádzkovou praxou, vrátane prechodných fáz operácií pri prečerpávaní kvapalín. Za všetkých podmienok musia byť balastové nádrže uvoľnené.

.1 V prístave, počiatková metacentrická výška GM_0 opravená o voľnú hladinu nákladu, nameraná pri náklone 0° , nesmie byť menšia ako 0.15 m;

.2 Na mori sa musia uplatňovať nasledovné kritériá:

.2.1 plocha pod krivkou ramena vratného momentu (pod ramenom statickej stability) nesmie byť menšia ako 0,055 m·rad až do uhlu náklonu $\vartheta = 30^\circ$ ale nie menej ako 0,09 m·rad až do uhlu $\vartheta = 40^\circ$ alebo po iný uhol zaplavenia ϑ_f^* ak je tento uhol menší ako 40° . Okrem toho plocha pod krivkou ramena vratného momentu (GZ krivka) medzi uhlami náklonu 30° a 40° alebo medzi 30° a ϑ_f ak je tento uhol menší ako 40° , nesmie byť menší ako 0,03 m·rad;

* ϑ_f je uhol náklonu, pri ktorom otvory v trupu nadstavby alebo hornej paluby, ktoré nemôžu byť uzavreté vodotesne, sú zanorené. Pri uplatňovaní tohto kritéria, malé otvory, cez ktoré nemôže dôjsť k postupnému zaplaveniu, sa pri úvahe nemusia považovať za otvorené.

- .2.2** rameno vratného momentu (GZ) musí byť najmenej 0,20 m v uhle náklonu rovnajúcom sa alebo väčším ako 30 °;
- .2.3** maximálne rameno vratného momentu (GZ) sa vyskytuje pri uhle náklonu prednostne presahujúcom 30 ° ale nie menšom ako 25°; a
- .2.4** počiatočná metacentrická výška GM_0 ,opravená o voľnú hladinu nákladu nameraná pri náklone 0°, nesmie byť menšia ako 0.15 m;
- 2** Požiadavky odseku 1 tohto nariadenia musia byť splnené prostredníctvom konštrukčných opatrení. Pre dopravcov kombinovanej dopravy môžu byť povolené jednoduché doplnkové prevádzkové postupy.
- 3** Jednoduché dodatočné prevádzkové postupy pre operácie s prečerpávaním kvapalín tak, ako je uvedené v odseku 2 tohto nariadenia musí znamenať, že ide o prevádzkové postupy v písomnej forme, ktoré sú poskytnuté veliteľovi lode a ktoré:
- .1** sú schválené správnym orgánom štátu;
 - .2** určujú nádrže určené na prevoz ropných látok a nádrže na balast, ktoré môžu za akýchkoľvek špecifických podmienok pri prečerpávaní kvapaliny a možného rozmedzia hustoty nákladu, byť uvoľnené a stále umožňujú, že kritériá stability sú splnené. Uvoľnené nádrže sa môžu líšiť v priebehu prečerpávania kvapalín a môžu byť v akejkoľvek kombinácii a to za predpokladu, že nasledovné kritériá stability sú dodržané:
 - .3** budú ľahko zrozumiteľné službukonajúcemu strážnemu dôstojníkovi zodpovednému za prečerpávanie kvapalín na lodi;
 - .4** zabezpečí plánované postupy pri prečerpávaní nákladu/balastu;
 - .5** umožní porovnávanie dosiahnutej a požadovanej stability pomocou funkčných kritérií stability v grafickej alebo tabuľkovej forme;
 - .6** nevyžadujú žiadne rozsiahle matematické výpočty zo strany službukonajúceho strážneho dôstojníka;
 - .7** stanovujú nápravné opatrenia, ktoré majú byť prijaté zo strany službukonajúceho strážneho dôstojníka v prípade odchýlenia sa od odporúčaných hodnôt a v prípade mimoriadnych situácií; a
 - .8** sú viditeľne zobrazené v schválenej brožúre pre určenie sklonu lode a jej stability a v prečerpávacej a kontrolnej stanici určenej pre prečerpávania nákladu a/alebo balastu lode a v akomkoľvek počítačovom softvéri, podľa ktorého sa vykonávajú výpočty stability lode.

Nariadenie 28

Rozdelenie lode na úseky a stabilita v poškodenom stave

Každý ropný tanker s nosnosťou 150 a viac ton, dodaný 31. decembra 1979 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.2, musí spĺňať kritéria pre rozdelenie lode na úseky a stabilitu v poškodenom stave tak, ako je stanovené v odsekoch 3 tohto nariadenia, po predpokladanom poškodení boku lode tak, ako je to stanovené v odseku 2 tohto nariadenia, pre každý prevádzkový ponor, ktorý odráža skutočné podmienky čiastočného alebo úplného zaťaženia v súlade so sklonom a pevnosťou lode ako aj relatívnej hustoty nákladu. Toto poškodenie sa vzťahuje na všetky mysliteľné miesta po dĺžke lode nasledovne:

- .1** pri tankeroch s dĺžkou viac ako 225 m, kdekoľvek v dĺžke lode;
- .2** pri tankeroch s dĺžkou viac ako 150 m ale nepresahujúcou dĺžku 225 m, kdekoľvek po dĺžke lode, okrem prípadov, ktoré sa týkajú zadnej alebo prednej prepážky, ktorý ohraničuje priestory pre strojné zariadenia, ktoré sú umiestené na korme lodi. Priestor strojovne je nutné považovať za jeden zaplatiteľný úsek; a
- .3** pri tankeroch s dĺžkou menej ako 150 m, kdekoľvek po dĺžke lode, medzi susednými, priečnymi

prepážkami s výnimkou priestorov pre strojné zariadenie. Pri tankeroch s dĺžkou menej ako 100 m, keď nie je možné splniť všetky požiadavky odseku 3 tohto nariadenia bez toho aby sa podstatne zhoršili prevádzkové vlastnosti lode, môže správny orgán povoliť zmiernenie týchto požiadaviek.

Balastové podmienky, keď tanker neprepravuje ropu v nákladových nádržiach s výnimkou akýchkoľvek zvyškov ropných zvyškov, sa nebudú brať do úvahy.

2 Nasledujúce ustanovenia týkajúce sa rozsahu a charakteru predpokladanej škody sa uplatnia:

.1 Poškodenie boku lode:

.1.1 Rozsah v pozdĺžnom smere (l_c): $\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ alebo 14.5 m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia

.1.2 Rozsah v priečnom smere (t_c): $\frac{B}{5}$ alebo 11.5 m, podľa toho, ktorá hodnota je menšia (vpravo od boku lode v pravom uhle k osi na úrovni letného voľného boku lode):

.1.3 Rozsah v zvislom smere (v_c): bez obmedzenia od základnej línie lode smerom hore

.2 Poškodenie dna lode:

*pre 0.3L od prednej
zvislice lode*

*Akákoľvek iná časť
lode*

.2.1 Rozsah v pozdĺžnom smere (l_c):

$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ alebo 14.5 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia

$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ alebo 5 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia

.2.2 Rozsah v priečnom smere (t_c):

$\frac{B}{6}$ alebo 10 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia

$\frac{B}{6}$ alebo 5 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia

.2.3 Rozsah v zvislom smere (v_c):

$\frac{B}{15}$ alebo 6 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia,
meraná od
konštrukčnej línie
dna na stredovej osi
lode

$\frac{B}{15}$ alebo 6 m,
podľa toho, ktorá
hodnota je menšia
meraná od
konštrukčnej línie
dna na stredovej osi
lode

.3 Pokiaľ by akékoľvek poškodenie rozsahu menšieho, než je maximálny rozsah poškodenia uvedený v pododsekoch 2.1 a 2.2 tohoto odseku malo za následok závažnejší stav, toto poškodenie sa musí zobrať do úvahy.

.4 V prípade, že sa predpokladá poškodenie týkajúce sa priečných prepážok tak, ako je stanovené v pododsekoch 1.1 a 1.2 tohoto nariadenia, musia byť priečne vodotesné prepážky rozmiestnené najmenej vo vzdialenosti rovnajúcej sa pozdĺžnemu rozsahu predpokladaného poškodenia uvedeného v pododseku 2.1 tohoto odseku aby ich bolo možné považovať za účelné. Pokiaľ sú priečne prepážky rozmiestnené v menšej vzdialenosti, jedna alebo viac z týchto prepážok v

takomto rozsahu poškodenia sa bude pre účely určenia úsekov, ktoré sú zaplavené, že neexistujú.

- .5 V prípade, že sa predpokladá poškodenie medzi susediacimi priečnymi vodotesnými prepážkami tak, ako je stanovené v pododseku 1.3 tohto nariadenia, musí sa predpokladať, že nie je poškodená žiadna hlavná priečna prepážka alebo priečna prepážka, ktorá ohraničuje bočné nádrže alebo nádrže s dvojitým dnom, pokiaľ:
 - .5.1 vzdialenosť susedných prepážok je menšia ako pozdĺžny rozsah predpokladaného poškodenia špecifikovaný v pododseku 2.1 tohto odseku; alebo
 - .5.2 v priečnej prepážke s dĺžkou väčšou ako 3,05 m, sa nachádza schod alebo výklenok v rozsahu prieniku predpokladaného poškodenia. Schod tvorený zadnou protikolíznou prepážkou a vrchom zadného, kolízneho priestoru, sa pre účely tohto nariadenia bude považovať za schod.
 - .6 Ak sa potrubie, potrubné rozvody alebo tunely nachádzajú v predpokladanom rozsahu poškodenia, vykonajú sa opatrenia tak, aby sa postupné zaplavenie nemohlo rozšíriť do iných priestorov lode, ako sú tie, ktoré sa považujú za pravdepodobne zaplaviteľné úseky pre každý prípad poškodenia.
- 3 Ropné tankery sa považujú za vyhovujúce kritériám pre stabilitu v poškodenom stave ak sú splnené nasledovné požiadavky:
- .1 Hraničná čiara ponoru, berúc do úvahy pokles, náklon a sklon musí byť pod dolným okrajom všetkých otvorov, cez ktoré môže dôjsť k postupnému zaplaveniu. Tieto otvory musia zahŕňať vzduchové potrubia a otvory, ktoré sú uzatvorené pomocou vodotesných dverí alebo poklopov palubných prielezov a nemusia zahŕňať otvory uzatvorené pomocou vodotesných poklopov prielezov a zapustených lodných okien, malé vodotesné poklopy palubných prielezov nákladových nádrží, ktoré sú súčasťou celistvosti paluby, diaľkovo ovládané vodotesné posuvné dvere a neotvárateľné kruhové lodné okna.
 - .2 V záverečnej fáze zaplavenia nesmie uhol náklonu v dôsledku asymetrického zaplavenia lode prekročiť 25° za predpokladu, že tento uhol môže byť zvýšený až na 30°, pokiaľ pri tom nedôjde k ponoreniu žiadnej hrany paluby lode.
 - .3 Stabilita v záverečnej fáze zaplavenia sa skúma a môže sa považovať za dostatočnú, pokiaľ krivka ramena vratného momentu má rozsah aspoň 20° nad rovnovážnou polohou v spojení s krivkou zvyšného vyrovnávacieho ramena páky aspoň 0,1 m v rozsahu 20°; plocha pod krivkou ramena vratného momentu pod ramenom statickej stability nesmie byť menšia ako 0, 0175 m·rad. Nechránené otvory nesmú byť ponorené v tomto rozsahu, pokiaľ sa nepredpokladá, že príslušný priestor je zaplavený. V tomto rozsahu môže byť povolené zanorenie ktoréhokoľvek z otvorov uvedených v bode 3.1 tohto odseku ako aj iné otvory, ktoré môžu byť uzavretím chránené pred poveternostným vplyvom.
 - .4 Správny orgán vlajkového štátu sa musí presvedčiť, že aj počas prechodných fáz zaplavenia je stabilita lode dostatočná.
 - .5 Vyrovnávacie zariadenia vyžadujúce mechanické prostriedky ako sú ventily alebo priečne vyrovnávacie potrubia ak sú namontované, sa nezohľadňujú pre účely zmenšenia uhla náklonu alebo k dosiahnutiu minimálneho rozsahu zostatkovej stability aby sa splnili požiadavky pododsekov 3.1, 3.2 a 3.3 tohto odseku. Dostatočná zostatková stabilita musí byť zachovaná vo všetkých fázach, v ktorých sa používa zariadenie na vyrovnávanie náklonu lode. Priestory, ktoré sú spojené potrubím s veľkou prierezovou plochou, sa môžu považovať za spoločné.
- 4 Požiadavky odseku 1 tohto nariadenia musia byť potvrdené výpočtami, ktoré berú do úvahy konštrukčné charakteristiky lode, usporiadanie, konfiguráciu a obsah poškodených úsekov a distribúciu, relatívnu hustotu a účinok voľnej hladiny kvapalín. Výpočty vychádzajú z nasledovných údajov.
- .1 V úvahu je nutné zobrať akákoľvek prázdne alebo čiastočne naplnená nádrže, relatívnu hustotu

prepraveného nákladu ako aj akýkoľvek únik kvapalín z poškodených vodotesných úsekov.

- .2 Predpokladaná priestorová zaplaviteľnosť v dôsledku poškodenia je nasledovná:

<i>Lodné priestory</i>	<i>Zaplaviteľnosť</i>
Určené na sklady	0.60
Obytné priestory	0.95
Priestory strojného zariadenia	0.85
Prázdne priestory (koferdamy)	0.95
Určené pre prevádzkové kvapaliny	0 až 0.95*
Určené pre iné kvapaliny	0 až 0.95*

- .3 Vztlak akejkoľvek nadstavby priamo nad bočným poškodením sa neberie do úvahy. Nezaplavené časti nadstavieb, ktoré sa nachádzajú mimo rozsah poškodenia, sa však môžu vziať do úvahy za predpokladu, že sú oddelené od poškodeného priestoru vodotesnými prepážkami a že požiadavky odseku .3.1 tohto nariadenia sú dodržané, pokiaľ ide o tieto neporušené priestory. Vo vodotesných priedeloch/ v nadstavbe je akceptovateľná inštalácia zavesených vodotesných dverí.
- .4 Účinok voľnej hladiny musí byť vypočítaný pre náklon 5° pre každý jednotlivý vodotesný úsek. Správny orgán môže požadovať alebo povoliť aby sa korekcie voľného povrchu vypočítali pre uhol náklonu, ktorý je väčší ako 5° pokiaľ ide o čiastočne zaplnené nádrže.
- .5 Pri výpočte účinku voľných hladín konzumovateľných kvapalín sa predpokladá, že pri každom druhu kvapaliny bude minimálne aspoň jeden pár priečných nádrží alebo jedna stredová nádrž voľný povrch a do úvahy sa berie tá nádrž alebo skupina nádrží ktorých je účinok voľného povrchu je najväčší.

5 Veliteľovi každého ropného tankeru na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie a osobe zodpovednej za ropný tanker bez vlastného pohonu na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, sa musia poskytnúť v schválené forme:

- .1 informácie potrebné na zabezpečenie súladu s ustanoveniami tohto nariadenia týkajúce sa nákladky a rozloženia zaťaženia nákladom na konštrukciu lode; a
- .2 údaje o schopnosti lode plniť kritériá stability pri poškodení stanovené týmto nariadením, vrátane účinku v prípade ich zmiernenia, ktoré mohli byť povolené podľa pododseku 1.3 tohto nariadenia.

6 Pre ropné tankery s nosnosťou 20 000 a viac ton, dodané 6. júla 1996 alebo neskôr, ako je stanovené v nariadení 1.28.6, sa predpoklady poškodenia stanovené v odseku 2.2 tohto nariadenia doplnia o nasledovné predpokladané poškodenia pri poškodení dna:

- .1 pozdĺžny rozsah:
- .1.1 lode s nosnosťou 75 000 a viac ton:
0.6L merané od prednej kolmice;
- .1.2 lode s nosnosťou menšou ako 75 000 ton:
0.4L merané od prednej kolmice;
- .2 priečný rozsah: $\frac{B}{3}$ kdekoľvek na dne;
- .3 vertikálny rozsah: porušenie vonkajšieho trupu.

* Zaplaviteľnosť čiastočne naplnených úsekov musí byť v súlade s množstvom kvapaliny nachádzajúcej sa v danom priestore. Vždy, keď poškodenie prenikne do nádrže naplnenej kvapalinou, predpokladá sa, že tento obsah je úplne stratený z tohto priestoru a nahradený slanou vodou až do výšky konečnej roviny rovnováhy.

Nariadenie 29*Kalové zberné nádrže*

1. Pokiaľ ustanovenia odseku 4 nariadenia 3 tejto prílohy neustanovujú inak, ropné tankery s nosnosťou 150 a viac ton musia byť vybavené s kalovými zbernými nádržami v súlade s požiadavkami odsekov 2.1 až 2.3 tohto nariadenia. Pri ropných tankeroch dodaných do 31. decembra 1979 tak, ako je to stanovené v nariadení 1.28.1, ktorákoľvek nákladová nádrž môže byť určená ako kalová zberná nádrž.
- 2.1 Musia byť k dispozícii primerané prostriedky pre čistenie nákladových nádrží a prečerpávanie znečistených zvyškov balastu a výplachov z nákladových nádrží do kalových zberných nádrží schválených správnym orgánom štátu.
- 2.2 V tomto systéme musia byť prijaté opatrenia na prečerpávanie ropného odpadu do kalových zberných nádrží alebo skupiny kalových odpadových nádrží takým spôsobom aby akékoľvek splašky vypúšťané do mora spĺňali ustanovenia nariadenia 34 tejto Prílohy.
- 2.3 Usporiadanie kalových zberných nádrží alebo skupiny kalových odpadových nádrží musia mať objem potrebný na zadržanie odpadu tvoreného umývaním nádrží, zvyškov ropných látok a zvyškov znečisteného balastu. Celková kapacita kalovej zbernej nádrže alebo skupiny kalových odpadových nádrží nesmie byť menšia ako 3% kapacity lode na prepravu ropných látok, s výnimkou toho, že správny orgán štátu môže prijať:
 - .1 2% pre také ropné tankery, pri ktorých sú opatrenia na umývanie nádrží také, že akonáhle je kalová nádrž naplnená umývacou vodou, je táto voda dostatočná na umývanie nádrží a tam, kde je to možné, prípadne na zabezpečenie hnacej kvapaliny pre prúdové čerpadlá, bez nutnosti privedenia dodatočnej vody do systému;
 - .2 2% pre také ropné tankery, pri ktorých sú oddelené balastové nádrže alebo vyčlenené nádrže na čistý balast v súlade s nariadením 18 tejto Prílohy alebo ak je systém na čistenie nákladových nádrží využívajúci vymývanie zvyškov surovej ropy namontovaný v súlade s nariadením 33 tejto Prílohy. Táto kapacita môže byť znížená na 1,5% v prípade ropných tankerov, pri ktorých sú opatrenia na umývanie nádrží také, že akonáhle je kalová nádrž naplnená umývacou vodou, je táto voda dostatočná na umývanie nádrží a tam, kde je to možné, prípadne na zabezpečenie hnacej kvapaliny pre prúdové čerpadlá, bez nutnosti zabezpečenia dodatočnej vody v systéme;
a
 - .3 1% pri kombinovaných tankeroch, pri ktorých sa náklad ropných látok prepravuje len v nádržiach s hladkými stenami. Táto kapacita môže byť znížená na 0,8% v prípade takých ropných tankerov, pri ktorých sú opatrenia na umývanie nádrží také, že akonáhle je kalová nádrž naplnená umývacou vodou, je táto voda dostatočná na umývanie nádrží a tam, kde je to možné, prípadne na zabezpečenie hnacej kvapaliny pre prúdové čerpadlá, bez nutnosti privedenia dodatočnej vody do systému.
- 2.4 Kalové nádrže musia byť konštruované tak, aby poloha prívodov, vývodov, usmerňovačov toku alebo priehradiek ak sú namontované, nespôsobovala nadmernú turbulenciu a strhávanie ropných látok alebo emulzie s vodou.
- 3 Ropné tankery s nosnosťou 70,000 a viac RT dodané po 31. decembri 1979 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.2, musia byť vybavené aspoň dvomi kalovými zbernými nádržami.

Nariadenie 30*Čerpadlá, rozvody potrubia a prečerpávací systém*

- 1 Na každom ropnom tankeri, lodné zberné potrubie s prípojkou na odovzdávanie znečistenej balastovej vody alebo vody kontaminovanej ropnými látkami do prístavných zberných zariadení, musí

byť umiestnené na hlavnej otvorenej palube, po oboch stranách lode.

- 2 Na každom ropnom tankeri s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, balastové potrubie určené na vyčerpávanie balastovej vody alebo vody kontaminovanej ropnými látkami do mora z priestorov nákladových nádrží, ktoré môžu byť povolené podľa nariadenia 34 tejto Prílohy, musí byť vyvedené na hlavnú otvorenú palubu alebo na bok lode nad vodoryskou, keď je loď v maximálnom balastovom stave. Môžu sa akceptovať rôzne usporiadania potrubného rozvodu, ktoré umožní prevádzku spôsobom povoleným v pododsekoch 6.1 až 6.5 tohto nariadenia.
- 3 Ropné tankery s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, dodané po 31. decembri 1979 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.2, musia byť vybavené zariadením určeným na zastavenie vyčerpávania balastovej vody alebo vody kontaminovanej ropnými látkami do mora z priestorov nákladových nádrží, iným ako tým, ktoré dovoľujú vypúšťanie pod čiarou ponoru podľa odseku 6 tohto nariadenia, z pozície na hornej paluby alebo vyššie umiestnenej tak, aby bolo možné v prevádzke vizuálne pozorovať lodné zberné potrubie uvedené v odseku 1 tohto nariadenia a vypúšťanie do mora z potrubných rozvodov uvedených v odseku 2 tohto nariadenia. Prostriedky k zastaveniu vypúšťania nemusia byť zabezpečené na mieste pozorovania, pokiaľ je zabezpečený spoľahlivý komunikačný systém, napríklad telefón alebo vysielacia, medzi miestom pozorovania a miestom na kontrolu vypúšťania.
- 4 Všetky ropné tankery dodané po 1. júni 1982 tak, ako je to stanovené v nariadení 1.28.2, musia byť vybavené nádržami na oddelený balast alebo vybavené systémom vymývania zvyškov surovej ropy, ktoré musí spĺňať nasledovné požiadavky:
 - .1 musia byť vybavené potrubím navrhnutým a skonštruovaným tak, aby sa minimalizovalo zadržiavanie ropných látok v potrubných rozvodoch; a
 - .2 musia byť vybavené prostriedkom k úplnému vypúšťaniu všetkých nákladových čerpadiel a všetkých ropných potrubí po ukončení vyčerpávania nákladu, v prípade ak je to potrebné, k pripojeniu k začišťovaciemu systému lode. Vyprázdňovacie potrubie a vypúšťací ventil čerpadiel musí byť schopný prevádzky a to aj na breh aj do nákladovej nádrže alebo odpadovej kalovej nádrže lode. Pre vypúšťanie na breh musí byť zabezpečené špeciálne potrubie s malým priemerom, ktoré musí byť pripojené z vonku do lodného rozvodového potrubia.
- 5 Všetky tankery na prevoz surovej ropy dodané 1. júna 1982 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.2, musia byť vybavené nádržami na oddelený balast alebo vybavené systémom vymývania zvyškov surovej ropy, musia byť v súlade s požiadavkami ustanovenia odseku 4.2 tohto nariadenia.
- 6 Na každom ropnom tankeri musí dochádzať k vypúšťaniu balastovej vody alebo vody znečistenej ropnými látkami z priestorov nákladových nádrží nad čiarou ponoru, s výnimkou nasledovných prípadov:
 - .1 Segregovaný balast a čistý balast môže byť vypúšťaný pod čiarou ponoru:
 - .1.1 v prístave alebo v príbrežnom termináli, alebo
 - .1.2 na mori vplyvom gravitácie, alebo
 - .1.3 na mori pomocou čerpadiel ak sa výmena balastovej vody vykonáva podľa ustanovení nariadenia D-1.1 Medzinárodného dohovoru o kontrole a riadení balastových vôd a sedimentov s lodí a to za predpokladu, že hladina balastovej vody bola skontrolovaná buď vizuálne alebo inými prostriedkami bezprostredne pred vypúšťaním aby sa zaistilo, že nedošlo k žiadnemu znečisteniu balastu ropnými produktami.
 - .2 Ropné tankery dodané 31. decembra 1979 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.1, ktoré bez modifikácie nie sú schopné vypustiť oddelený balast nad čiarou ponoru, môžu vypustiť oddelený balast pod čiarou ponoru na mori za predpokladu, že hladina balastovej vody bola skontrolovaná bezprostredne pred vypúšťaním aby sa zaistilo, že nedošlo k žiadnemu znečisteniu

balastu ropnými produktami

- .3 Ropné tankery dodané 1. júna 1982 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.3, ktoré sú prevádzkované výlučne s balastovými nádržami na čistý balast a ktoré bez modifikácie nie sú schopné vypustiť čistý balast nad čiarou ponoru, môžu vypustiť čistý balast pod čiarou ponoru na mori za predpokladu, že vypúšťanie balastovej vody je pod dohľadom v súlade s nariadením 18.8.3 tejto Prílohy.
- .4 Na každom ropnom tankerí na mori sa môže vypúšťať znečistená balastová voda alebo voda kontaminovaná ropnými látkami z nádrží v nákladových priestoroch, iných ako sú kalové nádrže, gravitačne pod čiarou ponoru za predpokladu, že uplynul dostatočný čas na to aby sa umožnilo oddelenie ropných látok od vody a balastová voda bola skontrolovaná bezprostredne pred vypúšťaním pomocou detektora rozhrania ropnej látky/ vody, vymedzeného v nariadení 32 tejto Prílohy aby sa zabezpečilo, že výška rozhrania je taká, že vypúšťanie nepredstavuje žiadne zvýšené riziko poškodenia morského prostredia.
- .5 Pre ropné tankery dodané 31. decembra 1979 alebo skôr tak, ako je to definované v nariadení 1.28.1, kontaminovaná balastová voda alebo voda kontaminovaná ropnými látkami z nádrží v nákladových priestoroch na mori môže byť vypúšťaná pod čiarou ponoru, po alebo namiesto vypúšťania metódou uvedenou v pododseku 6.4 tohto odseku za predpokladu, že:
- .5.1 časť toku takejto vody je vedená trvalým potrubím umiestnením na ľahko prístupnom mieste na hornej palube alebo vyššie, skadiaľ môže byť vypúšťanie balastu vizuálne pozorované; a
- .5.2 takéto opatrenia na časť toku sú v súlade s požiadavkami stanovenými správnym orgánom a musia zahŕňať minimálne všetky ustanovenia Technických podmienok pre navrhovanie, inštaláciu a prevádzku systému čiastočne oddeleného toku pre kontrolu vypúšťania vody z lodi, tak, ako bola prijatá Organizáciou.*
- 7 Každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, dodaný 1. januára 2010 alebo neskôr tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.8, ktorý má nainštalovanú vodnú saciu skriňu, ktorá je s trvale pripojená k nákladovému potrubnému systému, musí byť vybavený jednak uzatváracím ventilom vodnej sacej skrine, tak aj palubným uzatváracím ventilom. Okrem týchto ventilov musí existovať možnosť izolácie vodnej, sacej skrine od nákladového potrubného systému, v priebehu nakládky, prepravy a vykládky námorného tankera pomocou spoľahlivého prostriedku splňujúceho požiadavky správneho orgánu. Takéto spoľahlivé prostriedky predstavuje zariadenie, ktoré je inštalované do potrubného systému aby sa za všetkých okolností zabránilo naplneniu nákladom úseku potrubia medzi ventilom vodnej sacej skrine a palubným ventilom.

Časť B – Prístrojové vybavenie

Nariadenie 31

Systém monitorovania a kontroly vypúšťania ropy

- 1 V zmysle ustanovení odsekov 4 a 5 nariadenia 3 tejto Prílohy, ropné tankery s hrubou priestornosťou 150 a viac ton, musia byť vybavené monitorovacím a kontrolným systémom na vypúšťanie ropy schváleným správnym orgánom.
- 2 Pri zvažovaní návrhu konštrukcie merača obsahu ropných látok, ktorý bude zabudovaný do tohoto systému, musí správny orgán štátu postupovať so zreteľom na technické podmienky odporúčané Organizáciou.* Systém musí byť vybavený záznamovým zariadením, ktoré zabezpečí priebežný

* Pozri dodatok 4 k jednotným interpretáciám

* Pokiaľ ide o merače nainštalované na ropných tankeroch postavených pred 2. októbrom 1986, pozrite v odporúčaní o medzinárodných funkčných a testovacích špecifikáciách pre zariadenie na oddeľovanie ropnými látkami znečistenej vody a merače obsahu ropných látok prijaté Organizáciou

záznam vypúšťania v litroch na námornú míľu a celkového vypusteného množstva alebo obsahu ropných látok a rýchlosť vypúšťania. Tento záznam musí byť identifikovateľný podľa času a dátumu a musí byť uchovaný po dobu najmenej tri roky. Monitorovací a kontrolný systém vypúšťania ropných látok musí byť uvedený do činnosti, keď dôjde k akémukoľvek vypúšťaniu odpadových vôd do mora a musí byť taký takého druhu aby sa zabezpečilo, že akékoľvek vypúšťanie ropných zmesí sa automaticky zastaví, keď okamžitá rýchlosť vypúšťania ropných látok prekročí rýchlosť povolenú nariadením 34 tejto Prílohy. Akékoľvek zlyhanie tohto monitorovacieho a kontrolného systému musí zastaviť vypúšťanie. V prípade poruchy systému monitorovania a kontroly vypúšťania ropy sa môže použiť ručne ovládaná alternatívna metóda ale chybná jednotka musí byť čo najskôr opäť prevádzkyschopná. Na základe povolenia zo strany orgánov prístavného štátu, môže ropný tanker s chybným systémom monitorovania a kontroly vypúšťania ropy podniknúť jednu balastovú plavbu pred tým, než bude pokračovať do prístavu, kde bude chyba odstránená.

- 3 Monitorovací a kontrolný systém vypúšťania ropných látok musí byť navrhnutý a inštalovaný v súlade s usmerneniami a špecifikáciami pre monitorovacie a kontrolné systémy vypúšťania ropných látok pre ropné tankery, ktoré vypracovala Organizácia^{**}. Správne orgány môžu prijať také osobitné opatrenia ako sú vymedzené uvedené v Usmerneniach a Špecifikáciách.
- 4 Pokyny týkajúce sa fungovania systému musia byť v súlade s prevádzkovou príručkou schválenou správnym orgánom štátu. Vzťahujú sa na manuálne ako aj automatické operácie a sú určené na zabezpečenie toho aby nikdy nedochádzalo k vypúšťaniu ropných látok, s výnimkou prípadov, keď je to v súlade so splnením podmienok špecifikovaných v nariadení 34 tejto Prílohy.

Nariadenie 32

*Detektor rozhrania ropných látok/vody**

V zmysle ustanovení odsekov 4 a 5 nariadenia 3 tejto Prílohy, ropné tankery s hrubou priestornosťou 150 a viac ton, musia byť vybavené účinnými detektormi rozhrania ropných látok/vody schválenými správnym orgánom pre rýchle a presné určenie rozhrania ropných látok/vody v kalových nádržiach s odpadovou vodou a ktoré musia byť k dispozícii na použitie v iných nádržiach, v ktorých dochádza k oddeľovaniu ropných látok a vody a z ktorých sa má vypúšťať odpadová voda priamo do mora.

Nariadenie 33

Požiadavky na vymývanie zvyškov surovej ropy

- 1 Každý tanker na prevoz surovej ropy s hrubou priestornosťou 20.000 a viac ton, dodaný po 1. júni 1982 tak, ako je stanovené v nariadení 1.28.4, musí byť vybavený systémom čistenia nákladových nádrží s vymývaním zvyškov surovej ropy. Správny orgán musí zabezpečiť aby takýto systém spĺňal v plnej miere požiadavky tohoto nariadenia a to do jedného roka po tom, čo bol tanker prvýkrát použitý pri preprave surovej ropy alebo do konca tretej plavby s nákladom surovej ropy vhodnej pre

rezolúciou A.393 (X). Pokiaľ ide o merače obsahu ropných látok v rámci systémov monitorovania a kontroly vypúšťania inštalovaných na ropných tankeroch postavených na 2. októbra 1986 alebo neskôr, pozri usmernenia a špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy pre ropné tankery prijaté Organizáciou uznesením A.586 (14). Pre merače obsahu oleja v rámci systémov monitorovania a kontroly vypúšťania inštalovaných na ropných tankeroch postavených 1. januára 2005 alebo neskôr pozri revidované usmernenia a špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy pre ropné tankery prijaté Organizáciou rezolúciou MEPC.108 (49)

^{**} Pozrite si usmernenia a špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy pre ropné tankery prijaté organizáciou rezolúciou A.496 (XII) alebo revidované usmernenia a špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy pre ropné tankery prijaté organizáciou rezolúciou A. 586(14) alebo revidované usmernenia a špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy pre ropné tankery prijaté organizáciou rezolúciou MEPC.108(49), zmeneného a doplneného rezolúciou MEPC.240(65) podľa toho ako sa na ne vzťahuje.

* Pozri technické podmienky pre detektory rozhrania ropných látok/vody prijaté Organizáciou uznesením MEPC.5 (XIII).

vymývanie zvyškov surovej ropy, podľa toho, čo nastane neskôr.

- 2 Inštalácia systému na vymývanie zvyškov surovej ropy a súvisiacich zariadení a opatrenia musí spĺňať požiadavky stanovené správnym orgánom. Tieto požiadavky musia obsahovať minimálne všetky ustanovenia uvedené v Technických podmienkach pre konštrukciu, prevádzku a riadenie systémov na vymývanie zvyškov surovej ropy, ktoré boli prijaté Organizáciou**. Ak sa v súlade s odsekom 1 tohto nariadenia nevyžaduje, aby loď bola, ale napriek tomu je vybavená zariadením na vymývanie surovej ropy, musí spĺňať bezpečnostné aspekty vyššie uvedených špecifikácií.
- 3 Každý systém vymývania zvyškov surovej ropy, ktorý je požadovaný v súlade s nariadením 18.7 tejto Prílohy, musí spĺňať požiadavky tohoto nariadenia.

Časť C - Kontrola prevádzkového vypúšťania ropných látok

Nariadenie 34

Kontrola vypúšťania ropných látok

A Vypúšťanie mimo osobitných oblastí.

1 Na základe ustanovení nariadenia 4 tejto Prílohy a odseku 2 tohoto nariadenia, sa akékoľvek vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí z nákladových priestorov ropných tankerov do mora zakazuje, okrem prípadov, kedy sú splnené nasledovné podmienky:

- .1 tanker sa nenachádza v osobitne chránených oblastiach.
- .2 tanker sa nachádza viac než 50 námorných míľ od najbližšej pevniny;
- .3 tanker pokračuje po trase plavby;
- .4 okamžitá výtoková rýchlosť vypúšťania ropných látok nepresahuje 30 litrov na jednu námornú míľu;
- .5 celkové množstvo ropných látok vypúšťaných do mora nepresahuje, pri tankeroch dodaných 31. decembra 1979, alebo skôr tak, ako je definované v nariadení 1.28.1, $\frac{1}{15,000}$ z celkového množstva daného nákladu, ktorého časť tieto zvyšky tvoria a pri tankeroch dodaných po 31. decembri 1979 tak, ako je definované v nariadení 1.28.2, $\frac{1}{30,000}$ z celkového množstva daného nákladu, ktorého časť tieto zvyšky tvoria; a
- .6 tanker má v prevádzke systém monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok a usporiadanie kalových nádrží je v súlade s nariadeniami 29 a 31 tejto Prílohy.

2 Ustanovenie odseku 1 tohto nariadenia sa nevzťahuje na vypúšťanie čistého alebo oddeleného balastu.

B Vypúšťanie v osobitných oblastiach

3 Na základe ustanovení nariadenia 4 tejto Prílohy akékoľvek vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí z nákladného priestoru ropného tankera do mora je zakázané, zatiaľ čo sa nachádza osobitnej oblasti.*

4 Ustanovenia odseku 3 tohto nariadenia sa nevzťahuje na vypúšťanie čistého alebo oddeleného balastu.

5 Nič v tomto nariadení nebráni lodi v plavbe, ktorej časť prechádza osobitnou oblasťou, od vypúšťania ropných látok alebo ropných zmesí z nákladného priestoru ropného tankera do mora pokiaľ sa loď nachádza mimo osobitne oblastí, v súlade s odsekom 1 tohto nariadenia.

** Pozri „Upravené technické podmienky pre navrhovanie, inštaláciu a prevádzku systému na vymývanie zvyškov surovej ropy“, ktoré boli prijaté uznesením Organizácie A.446(XI) a pozmenením uznesením Organizácie A.497(XII) a ďalej v znení uznesenia A.897(21).

* Pozri nariadenie 38.8

C Požiadavky na ropné tankery s hrubou priestornosťou menšou ako 150 RT

6 Požiadavky nariadení 29, 31 a 32 tejto Prílohy sa nevzťahujú na ropné tankery s hrubou priestornosťou menšou ako 150 RT, pre ktoré sa podľa tohto nariadenia, obmedzenie vypúšťania ropných látok vykonáva uskladnením ropných látok na palube s následným vypustením všetkých kontaminovaných výplachov do zberných zariadení. Celkové množstvo ropných látok a vody použitej na umývanie a vrátenie do skladovacej nádrže musí byť vyčerpané do prístavných zberných zariadení, pokiaľ sa nevykonajú primerané opatrenia na zabezpečenie toho aby sa akékoľvek splašky, ktoré sa môžu vypúšťať do mora, boli náležite skontrolované aby sa zabezpečilo dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia.

D Všeobecné požiadavky

7 Vždy, keď sú viditeľné stopy ropných látok pozorovateľné na alebo pod povrchom vody v bezprostrednej blízkosti lode alebo jej vodnej stope za kormou lode, vlády zmluvných strán tohto Dohovoru by mali v rozsahu, v akom sú primerane schopní tak urobiť, urýchlene preskúmať skutočnosti týkajúce sa otázky, či došlo k porušeniu ustanovení tohto nariadenia. Prešetrovanie by malo zahŕňať najmä poveterné podmienky a podmienky stavu mora, dráhu a rýchlosť lode, iné možné zdroje viditeľných stôp v blízkosti a všetky príslušné záznamy o vypúšťaní ropných látok.

8 Látky vypúšťané do mora nesmú obsahovať chemické, iné látky v množstvách alebo koncentráciách, ktoré sú nebezpečné pre morské prostredie alebo chemické alebo iné látky za účelom obchádzania podmienok pre vypúšťanie, ktoré sú špecifikované v tomto nariadení.

9 Zvyšky ropných látok, ktoré nemôžu byť vypúšťané do mora v súlade s odsekmi 1 a 3 tohto nariadenia, musia byť uskladnené na palube pre následné prečerpanie do prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu.

Nariadenie 35*Vymývanie zvyškov surovej ropy*

1 Každý ropný tanker, ktorý prevádzkuje systém na vymývanie zvyškov surovej ropy z nákladových priestorov lode musí byť vybavený Operačným manuálom a prevádzkovými predpismi systému na vymývania zvyškov surovej ropy* s podrobným opisom systému a súvisiaceho vybavenia a špecifikovaním prevádzkových postupov. Takáto príručka musí byť schválená, že spĺňa požiadavky správneho orgánu štátu a musí obsahovať všetky informácie uvedené v technických predpisoch uvedených v odseku 2 nariadenia 33 tejto Prílohy. Ak sa vykoná úprava ovplyvňujúca systém na vymývanie zvyškov surovej ropy, musí byť v súlade s tým odpovedajúcim spôsobom upravený i hore uvedený Operačný manuál a prevádzkové predpisy systému.

2 Pokiaľ ide o balastovanie nákladových nádrží, dostatočné množstvo nákladových nádrží musí byť pred každou plavbou v balaste vymyté od zvyškov surovej ropy aby sa pri zohľadnení prevádzkových vlastností tankera a očakávaných poveternostných podmienok, dala zobrať balastová voda len do nákladových nádrží, ktoré boli vymyté od zvyškov surovej ropy.

3 Pokiaľ ropný tanker prepravuje surovú ropu, ktorá nie je vhodná na vymývanie zvyškov ropy, ropný tanker bude prevádzkovať systém pre vymývanie zvyškov surovej ropy v súlade s hore uvedeným Operačným manuálom a prevádzkovými predpismi systému na vymývania zvyškov surovej ropy.

* Pozri štandardný formát operačného manuálu a prevádzkových predpisov systému vymývania zvyškov surovej ropy v nákladových priestoroch lode“, ktorý prijal Výbor pre ochranu morského prostredia Organizácie podľa rezolúcie MEPC.3 (XII), zmenenej a doplnenej rezolúciou MEPC.81(43)

Nariadenie 36*Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II – Manipulácia s nákladom/balastom*

1 Každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac ton, musí byť vybavený Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II (Manipulácia s nákladom/balastom). Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II - či už ako súčasť úradného Lodného denníka alebo inak, musí byť vo forme stanovenej v Dodatku III tejto Prílohy.

2 Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II – sa vyplní podľa jednotlivých nádrží ak je to vhodné, pri každej príležitosti, keď sa na lodi uskutoční ktorákoľvek z nasledovných operácií s nákladom/balastom:

- .1 nakládka prepravovanej ropnej látky;
- .2 vnútorné prečerpávanie prepravovanej ropnej látky v priebehu plavby;
- .3 vykládka prepravovanej ropnej látky;
- .4 balastovanie nákladových nádrží a vyhradených nádrží na čistý balast;
- .5 čistenie nákladových nádrží vrátane vymývania surovej ropy;
- .6 vypúšťanie balastovej vody okrem balastu z nádrží na oddelený balast;
- .7 vypúšťanie vody z kalových nádrží;
- .8 uzavretie všetkých príslušných ventilov alebo podobných zariadení po skončení vypúšťania z kalových nádrží;
- .9 uzavretie ventilov potrebných na izoláciu vyhradených nádrží na čistý balast od rozvodu potrubia na nakládku ropných látok a dočistovacieho potrubia po skončení vypúšťania z kalových nádrží; a
- .10 odstraňovanie zvyškov.

3 V prípade ropných tankerov vymedzených v nariadení 34.6 tejto Prílohy, sa celkové množstvo ropných látok a vody použité na vymývanie a vrátené do nákladovej nádrže sa zaznamenáva do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II.

4 V prípade takého vypustenia ropných látok alebo ropnej zmesi ako je vymedzené v nariadení 4 tejto Prílohy alebo v prípade náhodného alebo iného výnimočného vypustenia ropných látok, ktoré nie je vylúčené týmto nariadením, sa v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami Časť II uvedú okolnosti a dôvody vypustenia.

5 Každá operácia opísaná v odseku 2 tohto nariadenia musí byť zaznamenaná v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II úplne a bez zdržania tak, aby všetky položky v knihe zodpovedajúce tejto operácii boli uvedené. Každá dokončená operácia musí byť podpísaná strážnym dôstojníkom alebo dôstojníkmi poverenými za príslušnú operáciu a každá vyplnená stránka musí byť podpísaná veliteľom lode. Položky v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II, musia byť uvedené minimálne v angličtine, francúzštine alebo v španielčine. Ak sa vedú záznamy v úradnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou má loď nárok na plávať, tieto záznamy majú prednosť v prípade že dôjde sporu alebo rozporu medzi touto jazykovou verziou a ktoroukoľvek z ostatných jazykových verzií.

6 Akákoľvek porucha, či zlyhanie systému monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok musí byť zaznamenané v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II.

7 Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami musí byť uložená na takom mieste aby bola vždy ľahko dostupná na kontrolu v primeranej dobe, okrem prípadov vlečenia lodí bez členov posádky. V tomto prípade musí byť uložená na palube vlečúcej lode. Je potrebné túto Knihu záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II zachovať po dobu troch rokov od posledného zápisu.

8 Príslušný orgán vlády zmluvnej strany Dohovoru je oprávnený nahliadnuť do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II a skontrolovať na palube ktorejkoľvek lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, zatiaľ čo loď je v prístave alebo v príbrežnom terminály a môže urobiť kópiu akéhokoľvek

zápisu v tejto Knihe a môže požadovať aby veliteľ lode potvrdil, že táto kópia predstavuje skutočnou kópiou takéhoto zápisu. Všetky takto vyhotovené kópie, ktoré boli overené veliteľom lode ako skutočnú kópiu zápisu, bude prípustná v akomkoľvek súdnom konaní ako dôkaz skutočností uvedených v zápise. Kontrola Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, časť II a prijatie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku musí byť vykonané čo možno najrýchlejšie bez toho aby bola loď neprimerane zdržaná.

9 V prípade ropných tankerov s hrubou priestornosťou menej ako 150 RT, prevádzkovaných v súlade s nariadením 34.6 tejto Prílohy, musí byť Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami vypracovaná príslušným správnym orgánom.

Kapitola 5 – Zabránenie znečisteniu ropnými látkami pri mimoriadnej udalosti**Nariadenie 37***Núdzový plán pre prípad znečistenia ropnými látkami*

- 1** Každý ropný tanker s hrubou priestornosťou 150 a viac RT a každá námorná loď, ktorá nie je ropný tanker a má hrubú priestornosť 400 a viac RT, musí mať na palube núdzový plán pre prípad mimoriadnej udalosti spojenej s prípadným znečistením ropnými látkami schválený správnym orgánom štátu.
- 2** Takýto plán musí byť vypracovaný na základe usmernení* vypracovaných Organizáciou a napísaný v pracovnom jazyku veliteľa lode a dôstojníkov na lodi. Tento plán musí obsahovať minimálne:
- .1** postup, ktorý musí veliteľ lode alebo iné osoby poverené velením lodi dodržiavať pri nahlasovaní mimoriadnej udalosti s prípadným ropným znečistením tak, ako sa to vyžaduje v článku 8 a v Protokole I tohto Dohovoru, na základe usmernení vypracovaných Organizáciou**
 - .2** zoznam orgánov alebo osôb, ktoré majú byť kontaktované v prípade mimoriadnej udalosti s ropným znečistením;
 - .3** podrobný opis opatrení, ktoré musia okamžite prijať osoby na palube s cieľom znížiť alebo kontrolovať vypúšťanie ropy po mimoriadnej udalosti s ropným znečistením; a
 - .4** postupy a kontaktný bod na lodi na koordináciu činnosti na palube lode s národnými a miestnymi orgánmi v boji proti znečisteniu.
- 3** V prípade lodí, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 17 Prílohy II tohto Dohovoru, musí byť tento plán skombinovaný s núdzovým plánom pre prípad mimoriadnej udalosti spojenej s prípadným znečistením mora škodlivými kvapalnými látkami vyžadovaných podľa nariadenia 17 Prílohy II tohto Dohovoru. V tomto prípade je názov takéhoto plánu „Palubný núdzový plán pre prípad mimoriadnej udalosti spojenej so znečistením morského prostredia“.
- 4** Všetky ropné tankery s hrubou priestornosťou 5.000 ton alebo viac musia mať zabezpečený okamžitý prístup k počítačovým programom, umiestneným na pevnine, na výpočet stability pre loď v poškodenom stave a k programom zostatkovej, konštrukčnej pevnosti.

* Pozri „Usmernenia pre vypracovanie palubných núdzových plánov pre prípad mimoriadnej udalosti spojenej s znečistením ropnými látkami, ktoré prijala Organizácia uznesením MPEC 54(32), zmeneným a doplneným uznesením MEPC.86(44).

** Pozri „Všeobecné zásady pre systémy nahlasovania z lodí a požiadavky na hlásenie z lodí, vrátane usmernení pre hlásenie mimoriadnych udalostí týkajúcej sa nebezpečného tovaru, škodlivých látok a / alebo morské prostredia znečisťujúcich látok, ktoré prijala organizácia uznesením A.85 (20), zmeneným a doplneným uznesením MEPC.138 (53).

Kapitola 6 - Zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu.**Nariadenie 38***Zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu**A Zberné zariadenia mimo osobitne chránených oblastí*

1 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru sa zaväzuje zabezpečiť na termináloch na nakládku ropných látok, v opravárenských prístavoch a v iných prístavoch, v ktorých sa nachádzajú lode, ktoré majú k vyčerpanie zvyšky ropných látok, zberné zariadenia na prijímanie takýchto zvyškov a ropných zmesí ktoré pochádzajú z ropných tankerov a iných lodí a to v primeranom množstve* uspokojujúcim potreby jednotlivých lodí, ktoré ich používajú, bez toho aby lodiam spôsobovali neprimerané oneskorenia.

2 Zberné zariadenia v súlade s požiadavkami odseku 1 tohto nariadenia musia byť k dispozícii:

- .1** vo všetkých prístavoch a na všetkých termináloch, v ktorých je surová ropa nakladaná do ropných tankerov, kde takéto tankery bezprostredne pred príchodom dokončili plavbu s balastom v trvaní menej ako 72 h alebo v dĺžke, nie viac ako 1 200 námorných míľ;
- .2** vo všetkých prístavoch a na všetkých termináloch, kde sa ropné latky iného druhu ako surová ropa hromadne nakladajú v priemernom množstve viac ako 1 000 ton za deň;
- .3** vo všetkých prístavoch, kde majú opravárenské lodenice alebo zariadeniami na čistenie nádrží;
- .4** vo všetkých prístavoch a na všetkých termináloch, ktoré obsluhujú lode vybavené s nádržou na zvyšky vody kontaminovanej s ropnými látkami tak, ako sú požadované podľa nariadenia 12 tejto Prílohy;
- .5** vo všetkých prístavoch, pokiaľ ide o znečistenej vody ropnými látkami z lodných stok a iných zvyškov ropných látok, ktoré sa nemôžu vypustiť v súlade s nariadeniami 15 a 34 tejto Prílohy; a
- .6** vo všetkých prístavoch, určených na nakládku hromadného nákladu, pokiaľ ide o zvyšky ropných látok z kombinovaných tankerov, ktoré nemôžu byť vypustené v súlade s nariadením 34 tejto Prílohy.

3 Kapacita zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu musí byť nasledovná:

- .1** terminály na nakládku surovej ropy musia mať dostatočný počet zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu, ktoré môžu prijať ropu a ropné zmesi, ktoré nemôžu byť vypúšťané v súlade s ustanoveniami nariadenia 34.1 tejto Prílohy zo všetkých ropných tankerov v priebehu plavby tak, ako je to stanovené v bode 2.1 tohto nariadenia.
- .2** vo všetkých prístavoch a na všetkých termináloch, určených na nakládku, ktoré sú uvedené v odseku 2.2 tohto nariadenia musia mať dostatočné zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, ktoré môžu prijať ropu a ropné zmesi, ktoré nemôžu byť vypúšťané v súlade s ustanoveniami nariadenia 34.1 tejto Prílohy zo všetkých ropných tankerov, ktoré nakladajú náklad ropných látok iného druhu ako je surová ropa.
- .3** všetky prístavy, ktoré majú opravárenské lodenice alebo zariadenia na čistenie nádrží musia mať dostatočný počet zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu, ktoré zostávajú na palube na likvidáciu z lodí pred vstupom do týchto lodeníc alebo zariadení na čistenie nádrží.
- .4** Všetky zariadenia poskytované v prístavoch a termináloch podľa odseku 2.4 tohto nariadenia musia mať dostatočnú kapacitu pre príjem všetkých zvyškov uskladnených na palube podľa nariadenia 12 tejto Prílohy dostali zo všetkých lodí o ktorých možno odôvodnene predpokladať, že priplávajú do takýchto prístavov a terminálov.
- .5** Všetky zariadenia poskytované v prístavoch a termináloch podľa tohto nariadenia musia mať dostatočné kapacity pre príjem ropnými látkami znečistenej vody z lodných stok a iných zvyškov

* Pozri rezolúciu MEPC.83(44) „Usmernenie na zabezpečenie primeranosti prístavných zberných zariadení na príjem lodného odpadu a zvyšku nákladov“.

ropných látok, ktoré nemôžu byť vypustené v súlade s nariadeniami 15 tejto Prílohy; a

- .6 Zariadenia poskytované v prístavoch, určených na nakladku hromadného nákladu, pokiaľ ide o zvyšky ropných látok z kombinovaných tankerov, musia zohľadniť v prípade potreby osobitné problémy kombinovaných tankerov.

B Zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu vo vnútri osobitne chránenej oblasti

4 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru, ktorej pobrežie sa nachádza v ktorejkoľvek oblasti, musí zabezpečiť aby všetky terminály na nakladanie ropy a prístavy s opravárenskými lodenicami nachádzajúce sa v osobitne chránenej oblasti boli vybavené zariadeniami vhodnými na príjem a spracovanie všetkého znečisteného balastu a znečistenej vody s umývania nádrží ropných tankerov. Okrem toho musia byť všetky prístavy vo vnútri osobitne chránenej oblasti vybavené primeranými* zbernými zariadeniami pre znečistenú vodu ropnými látkami a iných zvyškov ropných látok a ropných zmesí zo všetkých lodí. Takéto zariadenia musia mať dostatočnú kapacitu na uspokojenie potrieb jednotlivých lodí, ktoré ich používajú, bez zbytočného odkladu.

5 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru, ktorá má vo svojej jurisdikcii vstupy do morských vodných ciest s nevelkou plavebnou hĺbkou, ktorá by mohla vyžadovať zníženie ponoru vypustením balastu, zabezpečí zariadenia v súlade s odsekom 4 tohto nariadenia s prihladením na fakt, že lode, ktoré sú povinné vypustiť kalové nádrže alebo špinavý balast, by mohli podliehať určitému omeškaniu.

6 Pokiaľ ide o oblasť Červeného mora, oblasť Perzského zálivu⁺ oblasť Adenského zálivu a Ománsku oblasť Arabského mora:

- .1 Každá zainteresovaná strana oznámi Organizácii opatrenia prijaté na základe ustanovení odsekov 4 a 5 tohto nariadenia. Po obdržaní dostatočných oznámení od zmluvných strán Dohovoru, musí Organizácia stanoviť dátum, od ktorého nadobudne účinnosť požiadavky na vypustenie podľa nariadení 15 a 34 tejto Prílohy vzhľadom na príslušnú oblasť. Organizácia oznámi všetkým zainteresovaným stranám takto stanovený dátum a to najmenej dvanásť mesiacov pred týmto dátumom.
- .2 Počas obdobia medzi nadobudnutím platnosti tohto Dohovoru a takto zavedeným dátumom musia lode pri plavbe v osobitne chránenej oblasti spĺňať požiadavky nariadení 15 a 34 tejto Prílohy, pokiaľ ide o vypúšťanie mimo osobitne chránenej oblasti.
- .3 Po tomto dátume, ropné tankery, ktoré sa nachádzajú naložené v prístavoch vo vnútri týchto osobitne chránených oblastí, kde takéto zariadenia ešte nie sú k dispozícii, musia tiež v plnej miere spĺňať požiadavky nariadení 15 a 34 tejto Prílohy, pokiaľ ide o vypúšťanie v osobitne chránených oblastiach. Ropné tankery vstupujúce do týchto špeciálnych plôch za účelom nakladky však musia vynaložiť maximálne úsilie aby vplávali do týchto oblastí iba s čistým balastom na palube.
- .4 Po dátume nadobudnutia účinnosti požiadaviek pre príslušnú osobitne chránenú oblasť, musí každá zmluvná strana oznámiť Organizácii, za účelom zaslania dotknutým stranám všetky prípady, v ktorých sa predpokladá, že zariadenia nie sú primerané.
- .5 Prinajmenšom, by mali byť funkčné do jedného roku po nadobudnutí platnosti tohto Dohovoru, zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, tak, ako sú stanovené v odsekoch 1, 2 a 3 tohto nariadenia. Bez ohľadu na odseky 4, 5 a 6 tohto nariadenia sa na oblasť Antarktídy vzťahujú nasledovné pravidlá:
 - .1 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru, v ktorej prístavov lode odchádzajú na cestu do alebo sa vracajú z oblasti Antarktídy, sa zaväzuje zabezpečiť aby v čo najkratšom možnom

* Pozri rezolúcia MEPC.83(44) „Usmernenia na zabezpečenie primeranosti prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu“.

⁺ Podľa rezolúcie MEPC.168 (56) požiadavky na vypúšťanie vo vnútri osobitne chránenej oblasti Perzského zálivu stanovené v nariadeniach 15 a 34 tejto Prílohy nadobudli účinnosť 1. augusta 2008.

prípade, poskytnú primerané zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, pre príjem všetkých zvyškov ropných látok, znečisteného balastu, nádrže so znečistenou vodou z umývania nádrží a iných ropných zvyškov a ropných zmesí zo všetkých lodí bez toho aby dochádzalo k zbytočnému odkladu a podľa potrieb lodí, ktoré tieto zariadenia používajú..2 Vláda každej strany tohto Dohovoru musí zabezpečiť aby všetky lode oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou, pred vstupom do antarktickej oblasti boli vybavené nádržou alebo nádržami s dostatočnou kapacitou na palube všetkých zvyškov ropných látok, znečisteného balastu, nádrže s znečistenou vodou z umývania nádrží a iných ropných zvyškov a ropných zmesí vzniknutých pri prevádzke v oblasti a uzavreli dohody o vypúšťaní takýchto zvyškov ropných látok do zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, po opustení tejto oblasti.

C *Všeobecné požiadavky*

8 Každá zmluvná strana musí oznámiť Organizácii, za účelom postúpenia informácií dotknutým zmluvným stranám všetky prípady, keď sú zariadenia zriadené podľa tohto nariadenia údajne nedostatočné.

Kapitola 7 – Špeciálne požiadavky na pevné alebo plávajúce plošiny**Nariadenie 39***Špeciálne požiadavky na pevné alebo plávajúce plošiny*

1 Toto nariadenie sa vzťahuje na pevné alebo plávajúce plošiny, vrátane vrtných plošín, plávajúcich výrobných, skladovacích a vykladacích zariadení používaných na produkciu a skladovanie ropy na mori a plávajúce skladovacie jednotky používané na príbrežné skladovanie vyprodukovanej ropnej látky.

2 Pevné alebo plávajúce plošiny, ktoré sa zaoberajú prieskumom, využívaním a pridruženým príbrežným spracovaním minerálnych zdrojov z morského dna a iné platformy, musia spĺňať požiadavky tejto Prílohy uplatniteľné na lode s hrubou priestornosťou 400 a viac ton, pre iné námorné lode ako sú ropné tankery, okrem toho, že:

- .1** musia byť v čo najväčšej možnej miere vybavené zariadeniami požadovanými v nariadeniach 12 a 14 tejto Prílohy;
- .2** musia viesť záznamy o všetkých operáciách zahŕňajúcich vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí vo forme schválenej správnym orgánom; a
- .3** na základe ustanovení nariadenia 4 tejto prílohy sa zakazuje vypúšťanie ropných látok alebo ropných zmesí do mora, okrem prípadov, keď obsah ropných látok vo vypúšťanom bez riedenia nepresahuje 15 ppm.

3 Pri overovaní súladu s touto Prílohou vo vzťahu k platformám nakonfigurovaným ako FPSOs alebo FSUs by mali správne orgány okrem požiadaviek odseku 2 zohľadňovať usmernenia vypracované Organizáciou.*

* Pozri usmernenia pre použitie revidovaných požiadaviek Prílohy I Dohovoru MARPOL, ktoré boli prijaté na FPSOs a FSUs, ktoré prijala Organizácia podľa uznesenia MEPC.139 (53) a zmenená a doplnená uznesením MEPC.142 (54).

Kapitola 8 – Predchádzanie znečisťovaniu v priebehu prečerpávania ropných látok medzi tankermi na mori

Nariadenie 40

Rozsah uplatňovania

1 Nariadenia obsiahnuté v tejto kapitole sa vzťahujú na ropné tankery s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, ktoré sa využívajú počas prečerpávania ropných látok medzi tankermi na mori (ďalej len „STS“) a ich operáciami STS uskutočnenými do 1. apríla 2012 alebo neskôr. Operácie STS vykonávané pred týmto dátumom ale po schválení Plánu operácií STS zo strany správneho orgánu požadovaného podľa nariadenia 41.1, musia byť v čo najväčšej miere v súlade s plánom operácií STS.

2 Nariadenia obsiahnuté v tejto kapitole sa nevzťahujú na operácie pri prečerpávaní ropných látok v súvislosti s pevnými alebo plávajúcimi plošinami, vrátane vrtných plošín, plávajúcich výrobných, skladovacích a vykladacích zariadení (FPSO) používaných na produkciu a skladovanie ropy na mori a v súvislosti s plávajúcimi skladovacími jednotkami používané na príbrežné skladovanie vyprodukovanej ropnej látky.

3 Nariadenia obsiahnuté v tejto kapitole sa nevzťahujú na operácie dopĺňania pohonných hmôt.

4 Nariadenia obsiahnuté v tejto kapitole sa nevzťahujú na operácie STS potrebné na účely zaistenia bezpečnosti lode alebo záchrany života na mori alebo na boj proti zvláštnym mimoriadnym udalostiam so znečistením s cieľom minimalizovať škody spôsobené znečistením.

5 Nariadenia obsiahnuté v tejto kapitole sa nevzťahujú na operácie STS, kde niektorá z príslušných lodí je vojnová loď, námorná pomocná loď alebo iná loď vlastnená alebo prevádzkovaná štátom a využívaná v danom okamihu len na štátne, nekomerčné služby. Každý zmluvný štát však musí zabezpečiť, prijatím vhodných opatrení, ktoré neznižujú prevádzku alebo prevádzkové schopnosti takýchto lodí aby operácie STS sa vykonávali spôsobom konzistentným, pokiaľ je to rozumné a uskutočniteľné, v súlade s touto kapitolou.

Nariadenia 41

Všeobecné pravidlá týkajúce sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia

1 Každý ropný tanker zapojený do operácií STS musí mať na palube plán, ktorý nariaďuje spôsob akým majú byť vykonávané operácie STS (Prevádzkový plán STS) a to, najneskôr do prvej ročnej, priebežnej alebo obnovovacej prehliadky lode alebo inšpekcie, ktorá sa má vykonať 1. januára 2011 alebo neskôr. Každý prevádzkový plán STS ropného tankera musí byť schválený správnym orgánom. Operačný plán STS musí byť napísaný v pracovnom jazyku lode.

2 Plán operácií STS musí byť vypracovaný s prihliadnutím na informácie obsiahnuté v usmerneniach o osvedčených postupoch pre operácie STS určených Organizáciou*. Plán operácií STS môže byť začlenený do existujúceho Systému riadenia bezpečnosti, ktorý sa vyžaduje v kapitole IX Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori, SOLAS 1974 v znení neskorších predpisov ak je táto požiadavka uplatniteľná na predmetný ropný tanker.

3 Každý ropný tanker podliehajúci ustanoveniam tejto kapitoly, zapojený do operácií STS musí byť v súlade s jeho plánom operácií STS.

4 Osoba, ktorá má celkovú poradenstvo v oblasti kontroly nad prevádzkou STS, musí byť kvalifikovaná na vykonávanie všetkých príslušných úloh, berúc do úvahy kvalifikácie obsiahnuté v usmerneniach pre osvedčené postupy pre operácie STS uvedených Organizáciou.

* IMO „Príručka na predchádzanie znečisteniu ropnými látkami, Oddiel I, Prevencia“ v znení neskorších predpisov a ICS a OCIMF „Príručka pre prečerpávanie z lodi na loď, Ropné látky, štvrté vydanie, 2005

5 Záznamy** operácií STS sa musia uchovávať na palube počas troch rokov a musia byť ľahko dostupné na kontrolu zmluvnou stranou tohto Dohovoru.

Nariadenie 42

Podávanie správ

1 Každý ropný tanker, na ktorý sa vzťahuje táto kapitola, ktorý plánuje operácie STS v teritoriálnych vodách alebo vo výlučnej ekonomickej zóne zmluvnej strany tohto Dohovoru, musí oznámiť danej zmluvnej strane, najmenej 48 hodín vopred o plánovaných operáciách STS. Pokiaľ nie sú vo výnimočných prípadoch všetky informácie uvedené v odseku 2 dostupné najmenej 48 hodín vopred, ropný tanker vykladajúci ropný náklad, oznámi zmluvnej strane tohto Dohovoru najmenej 48 hodín vopred, že dôjde k operácii STS a informácie uvedené v odseku 2 sa poskytnú zmluvnej strane pri najbližšej príležitosti.

2 Pri podávaní správ, musia správneho orgánu vymedzené v odseku 1 tohto nariadenia⁺ obsahovať aspoň nasledovné informácie:

- .1 meno, vlajka a volací znak lode, identifikačné číslo lode a predpokladaný čas príchodu ropných tankerov zapojených do operácií STS;
- .2 dátum, čas a zemepisnú polohu na začiatku plánovaných operácií STS;
- .3 či sa operácie STS budú vykonávať na kotve alebo v priebehu plavby;
- .4 druh ropnej látky a približného množstvo ropy;
- .5 plánované trvanie operácií STS;
- .6 identifikáciu poskytovateľa služieb operácií STS alebo kontaktné informácie osôb, ktoré majú úradne na starosti celkové riadenie tejto operácii; a
- .7 potvrdenie, že ropný tanker má na palube plánu STS, ktorý spĺňa požiadavky nariadenia 41.

3 Ak sa predpokladaný čas príchodu ropného tankera (ETA) na miesto alebo do oblasti pre operácie STS zmení o viac ako šesť hodín, veliteľ lode, vlastník alebo zástupca tohto ropného tankera poskytne revidovaný predpokladaný čas príchodu zmluvnej strane tohto Dohovoru, uvedenej v odseku 1 tohto nariadenia.

** Upravená Príloha I ku kapitolám 3 a 4 Dohovoru MARPOL (rezolúcia MEPC. 117(52)); „Požiadavky na záznamy o operáciách pri doplňovaní paliva a prečerpávaní nákladu ropných látok do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami a všetky iné záznamy predpísané „Plánom operácií STS““.

⁺ Národné prevádzkové kontaktné miesto uvedené v dokumente MSC-MEPC.6/ obežník 9 z 31. decembra 2010 alebo v znení jeho následných zmien a doplnení.

Kapitola 9 - Osobitné požiadavky na používanie alebo prepravu ropných látok v oblasti Antarktídy**Nariadenie 43***Osobitné požiadavky na používanie alebo prepravu ropných látok v oblasti Antarktídy*

1 S výnimkou plavidiel, ktoré sa podieľajú na zaistení bezpečnosti lodí alebo pri pátracích a záchranných operáciách, hromadná preprava voľne loženého nákladu alebo preprava a použitie nasledovných látok ako palivo:

- .1 surovej ropy s špecifickou hmotnosťou pri 15°C vyššej ako 900 kg/m³;
- .2 ropných látok, iných ako surovej ropy s špecifickou hmotnosťou pri 15°C vyššej ako 900 kg/m³ alebo ktoré majú kinematickú viskozitu pri 50°C viac ako 180 mm²/s; alebo
- .3 bitúmenu, dechtu a ich emulzií,

sa v oblasti Antarktídy zakazuje tak, ako je to definované v Prílohe I, v nariadení 1.11.7.

2 Ak predchádzajúce operácie zahŕňali prepravu alebo použitie ropných látok uvedených v odsekoch 1.1 až 1.3 tohto nariadenia, čistenie alebo preplachovanie nádrží alebo potrubia sa nevyžaduje.

Dodatky k Prílohe I

Dodatok I

Zoznam ropných látok*

Asfaltové roztoky

Zmiešavacie zložky/frakcie
Asfaltové zmiešavacie zložky
Primárny zvyšok

Ropné látky

Vyčistené
Surová ropa
Zmesi obsahujúce surovú ropu
Motorová nafta
Pohonná látka č.4
Pohonná látka č.5
Pohonná látka č.6
Zvyšková(pohonná látka - mazut
Cestná ropná látka
Transformátorový olej
Aromatický olej (okrem rastlinného oleja)
Mazacie oleje a zmiešavacie zložky
Minerálne oleje
Motorové oleje
Penetračné oleje
Vretenové oleje
Turbínové oleje

Destiláty

Primárne (po prvej destilácii)
Sekundárne

Plynový olej

Krakovaný

Benzínové zmiešavacie zložky/frakcie

Alkyláty – alkylátové palivá
Reformáty - zušľachtené palivá
Polymér – polymérové palivá

Benzíny

Zemný plyn
Automobilové benzíny
Letecké benzíny
Primárne benzíny
Pohonná látka č.1 (petrolej)
Pohonná látka č.1-D
Pohonná látka č.2
Pohonná látka č.2-D

Palivá do prúdových motorov

JP-1 (petrolej)
JP-3
JP-4
JP-5 (petrolej, ťažký)
Palivo do turbomotorov
Petrolej
Minerálne destiláty

Ťažký benzín

Rozpúšťadlo
Ropa
Destilátový olej strednoťažká rafinácia

* Tento zoznam ropných látok nemusí byť nutne považovaný za úplný.

Dodatok II**Formulár Osvedčenia IOPP a jeho dodatkov*****MEDZINÁRODNÉ OSVEDČENIE O ZABRÁNENÍ ZNEČIŠŤOVANIA ROPNÝMI LÁTKAMI Z LODÍ**

Vydané na základe ustanovení Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí, 1973, zmeneného a doplneného Protokolom z 1978, v znení neskorších predpisov, (ďalej len „Dohovor“) na základe poverenia vlády:

.....
(názov štátu)

vydaný.....
(úplné označenie zodpovednej alebo poverenej organizácie podľa ustanovení tohto Dohovoru)

Údaje o námornej lodi[†]

Meno námornej lode

Identifikačné číslo alebo písmená

Registračný prístav.....

Hrubá priestornosť

Nosnosť lode (v tonách)[‡]

Číslo IMO[§]

Typ námornej lode:[†]

Ropný tanker

Námorná loď iného typu s nákladovými nádržami, v zmysle nariadenia 2.2 Prílohy I Dohovoru

Námorná loď iného typu ako ktorákoľvek z vyššie uvedených

TÝMTO SA POTRDZUJE, ŽE:

1. Loď sa podrobila prehliadke v súlade s požiadavkami nariadenia 6 Prílohy I Dohovoru; a
2. Z prehliadky vyplýva, že stav konštrukcie, vybavenie lode, systémy, zariadenie, usporiadanie a materiál lode a jej stav bol vo všetkých ohľadoch uspokojivý a že loď spĺňala príslušné požiadavky Prílohy I Dohovoru.

Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy)

na základe prehliadky v súlade s nariadením 6 Prílohy I Dohovoru

Dátum ukončenia prehliadky, na základe ktorej bolo Osvedčenie vydané (dd/mm/yyyy).....

Vydané v.....

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/yyyy).....

(dátum vydania)

(podpis splnomocneného úradníka
vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečat' vydávajúceho správneho orgánu)

* Osvedčenie IOPP musí byť vydané aspoň v angličtine, v francúzštine alebo v španielčine. Ak sa používa aj úradný jazyk vydávajúcej krajiny, má prednosť v prípade sporu alebo nezrovnalosti.

[†] Prípadne, môžu byť údaje o lodi umiestnené do polí vodorovne.

[‡] Platí pre ropné tankery.

[§] V súlade so systémom schémy jedinečného identifikačného čísla lode podľa IMO, ktorú Organizácia prijala uznesením A.1078(28).

[†] Nehodiace sa, škrtnite

POTVRDENIE PRE ROČNÉ A PRIEBEŽNÉ PREHLIADKY

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri prehliadke požadovanej podľa nariadenia 6 Prílohy I Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/priebežná* prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/priebežná* prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

VÝROČNÁ/ PRIEBEŽNÁ TECHNICKÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE**V SÚLADE S NARIADENÍM 10.8.3**

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri výročnej/priebežnej* prehliadke v súlade s nariadením 10.8.3 Prílohy I Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

..... Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

POTVRDENIE O PREDLŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA AK JE PLATNÉ MENEJ AKO 5 ROKOV,**V SÚLADE S NARIADENÍM 10.3**

Loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za vydané v súlade s nariadením 10.3 Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy).....

Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

* Nehodiace sa, škrtnite

POTVRDENIE PRE PRÍPAD VYKONANIA OBNOVOVACEJ TECHNICKEJ PREHLIADKY**NÁMORNEJ LODE V SÚLADE S NARIADENÍM 10.4**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za vydané v súlade s nariadením 10.4 Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy).....

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

POTVRDENIE PRE PRÍPAD PREDĹŽENIA PLATNOSTI OSVEDČENIA DO DOBY**DOPLÁVANIA DO PRÍSTAVU, KDE SA VYKONÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE****ALEBO NA DOBU ODKLADU V SÚLADE S NARIADENÍM 10.5 ALEBO 10.6**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za vydané v súlade s nariadením 10.5 alebo 10.6* Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy).....

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

POTVRDENIE O POSUNE VÝROČNÉHO DÁTUMU V SÚLADE S NARIADENÍM 10.8

Táto lod' spĺňa príslušné požiadavky Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za vydané v súlade s nariadením 10.8 Prílohy I Dohovoru. Nový výročný dátum je (dd/mm/yyyy).....

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Toto osvedčenie musí byť považované za vydané v súlade s nariadením 10.8 Prílohy I Dohovoru. Nový výročný dátum je (dd/mm/yyyy).....

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/yyyy).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

* Nehodiace sa, škrtnite

Dodatok II

FORMULÁR A

**Dodatok k Medzinárodnému osvedčeniu o zabránení znečisťovania
ropnými látkami z lodí
(Osvedčenie IOPP)**

**ZÁZNAM O KONŠTRUKCII A SÚPIS LODNÉHO VYBAVENIA
PRE NÁMORNÉ LODE INÉHO TYPU AKO SÚ ROPNÉ TANKERY**

v súlade s ustanoveniami Prílohy I Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ropnými látkami z lodí, zmeneného a doplneného Protokolom z 1978, v znení neskorších predpisov, (ďalej len „Dohovor“).

Poznámky:

- 1 Tento formulár sa musí využívať pre tretí typ lodí podľa zaradenia v Osvedčení IOPP, tj. „námorná loď iného typu ako ktorákoľvek z vyššie uvedených“. Ropné tankery a lode iného typu ako sú ropné tankery s nákladovými nádržami, ktoré podliehajú nariadeniu 2.2 Prílohy I Dohovoru musia použiť „Formulár B“.
- 2 Tento Záznam musí byť trvalo pripojený k Osvedčeniu IOPP. Osvedčenie IOPP sa musí vždy nachádzať na palube lode.
- 3 Jazyk originálu Záznamu musí byť aspoň v angličtine, vo francúzštine alebo v španielčine. Ak sa používa aj úradný jazyk vydávajúceho štátu, ten bude mať prednosť v prípade sporu alebo nezrovnalosti.
- 4 Záznamy v kolónkach sa musia podľa potreby urobiť vpísaním buď krížiku (x), pri odpovedi „áno“ a „platí“ alebo pomlčky (-), pri odpovedi „nie“ a „neplatí“.
- 5 Nariadenia uvedené v tomto Záznamu odkazujú na nariadenia Prílohy I Dohovoru a uznesenia odkazuje na uznesenia, ktoré prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

1 Údaje o lodi

- 1.1 Meno lode
- 1.2 Identifikačné číslo lode alebo volací znak
- 1.3 Registračný prístav
- 1.4 Hrubá priestornosť
- 1.5 Dátum stavby:
 - 1.5.1 Dátum uzatvorenia stavebného kontraktu
 - 1.5.2 Dátum, kedy bol položený kýl alebo kedy loď bola v podobnom štádiu stavby
 - 1.5.3 Dátum dodania
- 1.6 Veľká prestavba lode (ak bola urobená):
 - 1.6.1 Dátum uzatvorenia zmluvy o prestavbe
 - 1.6.2 Dátum zahájenia prestavby
 - 1.6.3 Dátum dokončenia prestavby
- 1.7 Loď bola prijatá správnym orgánom ako „loď dodaná 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom“ na základe nariadenia 1.28.1 kvôli nepredvídanému oneskoreniu pri dodaní
..... ☐

2 Zariadenie na kontrolu vyčerpania ropných látok zo stokových priestorov lodných strojov a palivových nádrží (nariadenia 16 a 14)

- 2.1 Preprava balastovej vody v palivových nádržiach:
 - 2.1.1 Loď môže za normálnych podmienok prevážať balastovú vodu v palivových nádržiach ☐
- 2.2 Typ nainštalovaného odlučovača ropných látok:
 - 2.2.1 Odlučovač ropných látok (15 milióntin) (nariadenie 14.6) ☐

⁺ Zberná nádrž na ropnými látkami znečistenú stokovú vodu sa Dohovorom SOLAS 74 nevyžaduje; pokiaľ sú takéto tanky nainštalované, musí to byť uvedené v tabuľke 3.3

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem (m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem.....m ³			

3.2 Prostriedky na zneškodnenie ropných zvyškov, ktoré zostali ponechané v zbernej nádrži

3.2.1 Spaľovňa ropných zvyškov ☐

3.2.2 Pomocný kotol vhodný pre spaľovanie ropných zvyškov ☐

3.3.3 Ostatné prijateľné prostriedky, uveďte ktoré ☐

3.3 Loď je vybavená zbernými nádržami na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované ropnými látkami a zvyšok ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube a to nasledovne:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

4 Štandardná odpadová prípojka (nariadenie 13)

4.1 Loď je vybavená potrubím na vypúšťanie zvyškov zo strojného potrubia a kalov do zberných zariadení vybavených štandardným prípojom na vypúšťanie v súlade s nariadením 13..... ☐

5 Palubný núdzový plán pre prípad znečistenie morí ropnými látkami (SOPEP) (nariadenie 37)

5.1 Loď je vybavená palubným núdzovým plánom pre prípad znečistenia morí ropnými látkami v prípade úniku paliva alebo odpadu v súlade s nariadením 37 ☐

5.2 Loď je vybavená palubným núdzovým plánom pre prípad znečistenia morí ropnými látkami v prípade úniku paliva alebo odpadu v súlade s nariadením 37.3. ☐

6 Výnimky

6.1 Správny organ štátu udelil výnimku od požiadaviek kapitoly 3 Prílohy I Dohovoru v súlade s nariadením 3.1 na položky uvedené v odseku tohto Záznamu ☐

7 Rovnocenné opatrenia (nariadenie 5)

7.1 Rovnocenné opatrenia boli schválené správnym orgánom pre určité požiadavky prílohy I k položkám uvedeným v odseku tohto Záznamu ☐

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že tento Záznam je správny vo všetkých ohľadoch.

Vydané v.....

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr).....

(dátum vydania)

(podpis splnomocneného úradníka
vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečat' vydávajúceho správneho orgánu)

FORMULÁR B

**Dodatok k Medzinárodnému osvedčeniu o zabránení znečisťovania ropnými látkami z lodí
(Osvedčenie IOPP)**

ZÁZNAM O KONŠTRUKCII A SÚPIS LODNÉHO VYBAVENIA PRE ROPNÉ TANKERY

pokiaľ ide o ustanovenie Prílohy I Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ropnými látkami z lodí, zmeneného a doplneného Protokolom z 1978, v znení neskorších predpisov, (ďalej len „Dohovor“).

Poznámky:

- 1 Tento formulár sa musí využívať pre prvé dva typy lodí tak, ako sú vymedzené v Osvedčení IOPP, tj. „ropné tankery“ a „lode iného typu ako sú ropné tankery s nákladovými nádržami, v súlade s nariadením 2.2 Prílohy I Dohovoru“. Pre tretí typ námorných lodí, tak, ako sú vymedzené v Osvedčení IOPP, musí byť použitý Formulár A.
- 2 Tento Záznam musí byť natrvalo pripojený k Osvedčeniu IOPP. Osvedčenie IOPP musí byť kedykoľvek k dispozícii na palube lode.
- 3 Jazyk pôvodného Záznamu musí byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používa aj úradný jazyk vydávajúcej krajiny, má prednosť v prípade sporu alebo nezrovnalosti.
- 4 V kolónkach sa uvedie podľa potreby krížiku (x), pre odpovede „áno“ a „platí“ alebo pomlčka (-), pre odpovede „nie“ a „neplatí“.
- 5 Pokiaľ nie je uvedené inak, nariadenia uvedené v tomto Zázname odkazujú na nariadenia Prílohy I Dohovoru a uznesenia sa vzťahujú na tie, ktoré prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

1 Údaje o lodi

- 1.1 Meno lode
- 1.2 Identifikačné číslo lode alebo volací znak lode.....
- 1.3 Registračný prístav lode
- 1.4 Hrubá priestornosť.....
- 1.5 Prepravná kapacita lode..... m³
- 1.6 Nosnosť lode (t) (nariadenie 1.23)
- 1.7 Dĺžka lode (m) (Nariadenie 1.19)
- 1.8 Dátum stavby:
 - 1.8.1 Dátum uzatvorenia stavebného kontraktu
 - 1.8.2 Dátum, kedy bol položený kýl alebo kedy loď bola v podobnom štádiu stavby
 - 1.8.3 Dátum dodania.
- 1.9 Veľká prestavba lode (ak bola urobená):
 - 1.9.1 Dátum uzatvorenia zmluvy o prestavbe
 - 1.9.2 Dátum zahájenia prestavby
 - 1.9.3 Dátum dokončenia prestavby
- 1.10 Nepredvídateľné okolnosti oneskorenia dodania:
 - 1.10.1 Správny organ na základe nariadenia 1.28.1 kvôli nepredvídateľnému oneskoreniu pri dodaní akceptoval loď ako „loď dodanú 31. decembra 1979 alebo skôr“ ☐
 - 1.10.2 Správny organ na základe nariadenia 1.28.1 kvôli nepredvídateľnému oneskoreniu pri dodaní akceptoval loď ako „ropný tanker dodaný 1. júna 1982 alebo skôr“ ☐
 - 1.10.3 Loď nie je povinná dodržiavať požiadavky nariadenia 26, kvôli nepredvídateľnému oneskoreniu pri dodaní ☐
- 1.11 Druh námornej lode:
 - 1.11.1 Tanker na prepravu surovej ropy ☐

- 1.11.2 Tanker na prepravu ropných produktov ☐
- 1.11.3 Tanker na prepravu ropných produktov, ktorý neprepravuje lodné palivo alebo ťažkú naftu v zmysle nariadenia 20.2 alebo mazacie oleje ☐
- 1.11.4 Tanker na prepravu surovej ropy/ Tanker na prepravu ropných produktov ☐
- 1.11.5 Kombinovaný tanker ☐
- 1.11.6 Lode iného typu ako sú ropné tankery s nákladovými nádržami, ktoré podliehajú nariadeniu 2.2 Prílohy I Dohovoru ☐
- 1.11.7 Ropný tanker určený na prepravu ropných produktov uvedených v nariadení 2.4. ☐
- 1.11.8 Loď, označená ako „tanker na surovú ropu“ prevádzkovaný s COW, je tiež navrhnutý ako „tanker pre prepravu ropných produktov“ prevádzkovaný s CBT, pre ktoré bolo tiež vystavené zvláštne Osvedčenie IOPP ☐
- 1.11.9 Loď, označená ako „tanker na prepravu ropných produktov“ prevádzkovaný s CBT, je tiež navrhnutý ako „tanker na prepravu surovej ropy“ prevádzkovaný s COW, pre ktoré boli tiež vystavené zvláštne Osvedčenie IOPP ☐

2 Zariadenie kontrolujúce vyčerpávanie ropných látok zo stokových priestorov lodných strojov a palivových nádrží (nariadenia 16 a 14)

- 2.1 Preprava balastovej vody v palivových nádržiach:
- 2.1.1 Loď môže za normálnych podmienok prevážať balastovú vodu v palivových nádržiach ☐
- 2.2 Typ nainštalovaného odlučovača ropných látok:
- 2.2.1 Odlučovač ropných látok (15 miliónťin) (nariadenie 14.6) ☐
- 2.2.2 Odlučovač ropných látok (15 miliónťin) s výstražným a automatickým ochranným vypínačom (nariadenie 14.7) ☐
- 2.3 Schvaľovacie predpisy:
- 2.3.1 Separačné/filtračné zariadenia:
- .1 bolo schválené v súlade s uznesením A.393(X) ☐
- .2 bolo schválené v súlade s uznesením MEPC.60(33) ☐
- .3 bolo schválené v súlade s uznesením MEPC.107(49) ☐
- .4 bolo schválené v súlade s uznesením A.233(VII) ☐
- .5 bolo schválené v súlade s národnými normami, ktoré sa nezakladajú na uznesení A.393(X) alebo A.233(VII) ☐
- .6 nebolo schválené ☐
- 2.3.2 Prevádzková jednotka bola schválená v súlade s uznesením A.444(XI) ☐
- 2.3.3 Merač obsahu ropných látok:
- .1 bol schválený v súlade s uznesením A.393(X) ☐
- .2 bol schválený v súlade s uznesením MEPC.60(33) ☐
- .3 bol schválený v súlade s uznesením MEPC.107(49) ☐
- 2.4 Maximálna výkonnosť systému je m³/hod.
- 2.5 Výnimka/upustenie od požiadavky z nariadenia 14:
- 2.5.1 Od požiadavky nariadenia 14.1 alebo 14.2 sa upustí v prípade lode, spĺňajúcej nariadenie 14.5.
- 2.5.1.1 Loď je prevádzkovaná výhradne pre plavbu v osobitne chránenej oblasti/ oblastiach ☐
- 2.5.2 Loď je vybavená zbernou nádržou pre úplné uchovávanie všetkej, ropnými látkami znečistenej stokovej vody na palube a to nasledovným spôsobom:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

2.5.3 Loď namiesto zbernej nádrže je vybavená zariadením pre prečerpávanie ropnými látkami znečistenej stokovej vody do zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované ropnými látkami a zvyšky ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lode.

2A.1 Loď musí byť postavená v súlade s nariadením 12A a spĺňať požiadavky:

odseku 6 a 7 alebo 8 (konštrukcia s dvojítm trupom) ☐

odseku 11 (priebeh havarijného úniku paliva) ☐

2A.2 Loď nemusí byť spĺňať požiadavky nariadenia 12A ☐

3 Prostriedky na zadržanie a zneškodnenie ropných zvyškov a zberná nádrž na ropnými látkami znečistenú stokovú vodu

3.1 Loď je vybavená nádržami na zadržanie ropných zvyškov, kaly kontaminované ropnými látkami a to nasledovne:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

3.2 Prostriedky na zneškodnenie ropných zvyškov, ktoré zostali ponechanú v zbernej nádrži.

3.2.1 Spaľovňa ropných zvyškov ☐

3.2.2 Pomocný kotol vhodný pre spaľovanie ropných zvyškov ☐

3.3.3 Ostatné prijateľné prostriedky, uveďte ktoré ☐

3.3 Loď je vybavená zbernými nádržami na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované ropnými látkami a zvyšok ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube a to nasledovne:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

4 Štandardná brehová odpadová prípojka (nariadenie 13)

4.1 Loď je vybavená potrubím na vypúšťanie zvyškov zo stokových priestorov a ropných zvyškov do zberných zariadení vybavených štandardnou brehovou prípojkou na vyčerpanie lodného odpadu v súlade s nariadením 13 ☐

5 Konštrukcia (nariadenia 18, 19, 20, 23, 26, 27 a 28)

5.1 V súlade s požiadavkami nariadenia 18, musí byť loď:

5.1.1 vybavená SBT, PL a COW ☐

5.1.2 vybavená SBT a PL ☐

- 5.1.3 vybavená SBT ☐
- 5.1.4 vybavená SBT alebo COW ☐
- 5.1.5 vybavená SBT nebo CBT ☐
- 5.1.6 nemusí spĺňať požiadavky nariadenia 18 ☐
- 5.2 Nádrže na oddelený balast (SBT):
- 5.2.1 Loď je vybavená SBT v súlade s nariadením 18 ☐
- 5.2.2 Loď je vybavená v súlade s nariadením 18, ktoré sú umiestnené v chránených miestach v súlade s nariadeniami 18.12 až 18.15 ☐
- 5.2.3 Loď je vybavená nádržami na oddelený balast; a to nasledovným spôsobom:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

- 5.3 Nádrže vyčlenené na čistý balast (CBT):
- 5.3.1 Loď, v súlade s nariadením 18.8 je vybavená CBT a môže pôsobiť ako tanker na prepravu ropných produktov ☐
- 5.3.2 Loď je vybavená s nádržami vyčlenenými na čistý balast; („CBT“) a to nasledovným spôsobom:

Označenie nádrže	Umiestnenie nádrže		Objem(m ³)
	Rebrá lode (od-do)	Bočná pozícia	
Celkový objem m ³			

- 5.3.3 Loď bola dodaná s platnou špecializovanou príručkou na obsluhu nádrže vyčlenenej na čistý balast, ktorá je datovaná ☐
- 5.3.4 Loď má spoločný potrubný systém a čerpace zariadenie pre balastovanie CBT a manipuláciu s nákladom ropnej látky ☐
- 5.3.5 Loď má oddelené samostatné potrubie a čerpace zariadenie pre balastovanie CBT ☐
- 5.4 Systém vymývania zvyškov surovej ropy:
- 5.4.1 Loď je vybavená systémom COW v súlade s nariadením 33 ☐
- 5.4.2 Loď je vybavená systémom COW v súlade s nariadením 33, okrem prípadov, keď účinnosť systému nebola potvrdená v súlade s nariadením 33.1 a odseku 4.2.10 Revidovaných špecifikácií COW uznesenie A.446(XI) v znení uznesenia A.497(XII) a A.897(21)) ☐
- 5.4.3 Loď je vybavená s platnou Operačnou príručkou a manuálmi vybavenia pre vymývanie zvyškov surovej ropy, ktorá nesie dátum ☐
- 5.4.4 Loď nemusí byť vybavená COW ale je ním vybavená v súlade s bezpečnostnými aspektami Revidovaných špecifikácií COW uznesenie A.446(XI) v znení uznesenia A.497(XII) a A.897(21)) ☐
- 5.5 Výnimka s nariadenia 18:
- 5.5.1 Loď je prevádzkovaná výlučne pri komerčných aktivitách medzi v súlade s nariadením 2.5 a preto je oslobodená od požiadavkou nariadenia 18 ☐
- 5.5.2 Loď je prevádzkovaná s osobitnými balastnými opatreniami v súlade s nariadením 18.10 a preto je oslobodená od požiadavkou nariadenia 18 ☐
- 5.6 Obmedzenie veľkosti a usporiadanie nákladových nádrží (nariadenie 26):
- 5.6.1 Loď musí byť postavená v súlade s a musí spĺňať požiadavky nariadenia 26 ☐

- 5.6.2 Loď musí byť postavená v súlade s a musí spĺňať požiadavky nariadenia 26.4 ☐
- 5.7 Rozdelenia lode na vodotesné úseky (časti) a stabilita lode (nariadenie 28):
- 5.7.1 Loď musí byť postavená v súlade s a musí spĺňať požiadavky nariadenia 28 ☐
- 5.7.2 Informácie a údaje požadované na základe nariadenia 28.5 boli na loď dodané v schválenej forme ☐
- 5.7.3 Loď musí byť postavená v súlade s a musí spĺňať požiadavky nariadenia 27 ☐
- 5.7.4 Informácie a údaje požadované na základe nariadenia 27 pre kombinované tankery boli na loď dodané v písomnej forme schválenej správnym orgánom ☐
- 5.8 Konštrukcie s dvojitým trupom:
- 5.8.1 Loď musí byť postavená v súlade s nariadením 19 a spĺňa požiadavky:
- .1 odsek 3 (konštrukcie s dvojitým trupom) ☐
- .2 odsek 4 (tankery s vnútornou palubou a konštrukciou s dvojitým trupom) ☐
- .3 odsek 5 (alternatívna metóda schválená MPEC - Výborom na ochranu morského prostredia OSN) ☐
- 5.8.2 Loď musí byť postavená v súlade s a spĺňať požiadavky nariadenia 19.6 ☐
- 5.8.3 Loď nemusí spĺňať požiadavky nariadenia 19 ☐
- 5.8.4 Loď podlieha požiadavkám nariadenia 20 a tiež:
- .1 musí spĺňať ustanovenia odstavcov 2 až 5, 7 a 8 nariadenia 19 a nariadenie 28 pokiaľ ide o odstavce 28.7 najneskôr do ☐
- .2 môže byť naďalej prevádzkovaná v súlade s nariadením 20.5 až do ☐
- .3 môže byť naďalej prevádzkovaná v súlade s nariadením 20.7 až do ☐
- 5.8.5 Loď nepodlieha nariadeniu 20 a tiež:
- .1 loď má hrubú nosnosť (DWT) menšiu ako 5.000 ton ☐
- .2 loď spĺňa ustanovenie nariadenia 20.1.2 ☐
- .3 loď spĺňa ustanovenie nariadenia 20.1.3 ☐
- 5.8.6 Loď podlieha nariadeniu 21 a tiež:
- .1 musí spĺňať požiadavky nariadenia 21.4 najneskôr do ☐
- .2 môže byť naďalej prevádzkovaná v súlade s nariadením 21.5 až do ☐
- .3 môže byť naďalej prevádzkovaná v súlade s nariadením 21.6.1 až do ☐
- .4 môže byť naďalej prevádzkovaná v súlade s nariadením 21.6.2 až do ☐
- .5 je oslobodená od platnosti ustanovení nariadenia 21 v súlade s nariadením 21.7.2 ☐
- 5.8.7 Loď nepodlieha nariadeniu 21 a tiež:
- .1 loď má hrubú nosnosť (DWT) menšiu ako 600 ton ☐
- .2 loď spĺňa ustanovenia nariadenia 19 (hrubá nosnosť ≥ 5.000 ton) ☐
- .3 loď spĺňa ustanovenie nariadenia 21.1.2 ☐
- .4 loď spĺňa ustanovenie nariadenia 21.4.2 ($600 \text{ ton} \leq \text{hrubá nosnosť} < 5.000 \text{ ton}$) ☐
- .5 loď neprepravuje ťažké ropné látky tak, ako je vymedzené v nariadení 21.2 Prílohy I Dohovoru MARPOL ☐
- 5.8.8 Loď podlieha nariadeniu 22 a tiež:
- .1 spĺňa požiadavky nariadenia 22.2 ☐
- .2 spĺňa požiadavky nariadenia 22.3 ☐
- .3 spĺňa požiadavky nariadenia 22.5 ☐
- 5.8.9 Loď nepodlieha nariadeniu 22 ☐
- 5.9 Priebeh neúmyselného úniku ropných látok:
- 5.9.1 Loď spĺňa požiadavky nariadenia 23 ☐

6 Zadržiavanie ropných látok na palube (nariadenia 29, 31 a 32)

- 6.1** Systém monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok:
- 6.1.1** Loď patrí do kategórie ropný tanker tak, ako je vymedzený v rezolúcii A.496(XII) alebo A.586(14) (*nehodiace škrtnite*) ☐
- 6.1.2** Systém monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok bol schválený v súlade s uznesením MEPC.108(49) ☐
- 6.1.3** Systém pozostáva z:
- .1 riadiacej jednotky..... ☐
 - .2 počítacej jednotky..... ☐
 - .3 výpočtovej jednotky ☐
- 6.1.4** Systém je:
- .1 vybavený s uzáverom spustenia ☐
 - .2 vybavený automatickým zastavovacím zariadením ☐
- 6.1.5** Merač obsahu ropných látok je schválený na základe podmienok uznesení A.393(X) alebo A.586 (14) alebo MEPC.108 (49)* (*nehodiace škrtnite*) ako vhodný pre meranie:
- .1 surovej ropy ☐
 - .2 tmavých ropných látok (napr. mazut asfalt, decht. atď.)..... ☐
 - .3 svetlých ropných látok (napr. benzín, nafta, kerozín atď.)..... ☐
- 6.1.6** Loď je vybavená návodom k obsluhu systému monitorovania a kontroly vypúšťania ropných látok: ☐
- 6.2** Zberné nádrže na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované ropnými látkami a zvyšky ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lodi.
- 6.2.1** Loď je vybavená vyčlenenou zbernou nádržou na lodné kaly s celkovou kapacitou m³, ktorá je% objemu určeného k prepravnej kapacity ropných látok, v súlade s :
- .1 nariadením 29.2.3..... ☐
 - .2 nariadením 29.2.3.1..... ☐
 - .3 nariadením 29.2.3.2..... ☐
 - .4 nariadením 29.2.3.2..... ☐
- 6.2.2** Nákladové nádrže boli určené ako kalové/zberné nádrže ☐
- 6.3** Detektory rozhrania ropná látka/voda:
- 6.3.1** Loď je vybavená detektormi rozhrania ropná látka/voda schválenými v súlade s uznesením MEPC.5(XIII)..... ☐
- 6.4** Výnimky z nariadení 29, 31 a 32:
- 6.4.1** Loď je oslobodená od požiadaviek nariadení 29, 31 a 32 v súlade s nariadením 2.4 ☐
- 6.4.2** Loď je oslobodená od požiadaviek nariadení 29, 31 a 32 v súlade s nariadením 2.2 ☐
- 6.5** Odstúpenie od požiadaviek nariadení 31 a 32
- 6.5.1** Od požiadavkou nariadení 31 a 32 sa upustí v prípade lodi splňujúcej nariadenie 3.5. Loď sa využíva výhradne pre:
- .1 špecifickú obchodnú činnosti na základe nariadenia 2.5 ☐
 - .2 plavby v osobitne chránenej oblasti ☐
 - .3 plavbu do 50 námorných míľ od najbližšej pevniny (mimo osobitne chránenu oblasť) o dĺžke trvania 72 hod. alebo menej, obmedzenej na ☐

* Pokiaľ ide o merače obsahu oleja inštalované v tankeroch postavených pred 2. októbrom 1986, pozrite si odporúčanie o medzinárodných funkčných a skúšobných špecifikáciách pre zariadenia na oddeľovanie ropnými látkami znečistenej vody a merače obsahu oleja prijaté organizáciou rezolúciou A.393(X). Pokiaľ ide o merače obsahu ropných látok ako súčasť systémov na monitorovanie a kontrolu vypúšťania, ktoré sú inštalované na tankeroch postavených 2. októbra 1986 alebo neskôr, pozri usmernenia a špecifikácie pre systémy na monitorovanie a kontrolu vypúšťania ropy pre ropné tankery, ktoré organizácia prijala rezolúciou A.586 (14). Pokiaľ ide o merače obsahu oleja ako súčasť systémov na monitorovanie a kontrolu vypúšťania, ktoré sú nainštalované na tankeroch postavených 1. januára 2005 alebo neskôr, pozri revidované usmernenia a špecifikácie pre systémy na monitorovanie a kontrolu vypúšťania ropy pre ropné tankery, ktoré organizácia prijala uznesením MEPC.108(49).

- 7 Čerpadlá, inštalácia potrubia, vypúšťacie zariadenia (nariadenie 30)**
- 7.1** Výpuste pre vypúšťanie mimo loď pre oddelený balast sa nachádzajú:
- 7.1.1** Nad čiarou ponoru ☐
- 7.1.2** Pod čiarou ponoru ☐
- 7.2** Výpuste pre vypúšťanie mimo loď, iného druhu než je výtokové rozvodové potrubie pre čistý balast sa nachádzajú:
- 7.2.1** Nad čiarou ponoru ☐
- 7.2.2** Pod čiarou ponoru ☐
- 7.3** Výpuste pre vypúšťanie mimo loď, iného druhu než je výtokové rozvodové potrubie pre znečistenú balastovú vodu, alebo ropnými látkami znečistenú vodu z priestorov nákladových nádrží sa nachádzajú:*
- 7.3.1** Nad čiarou ponoru ☐
- 7.3.2** Pod čiarou ponoru v spojení so zariadením čiastočne oddeleného toku v súlade s nariadením 30.6.5 ☐
- 7.3.3** Pod čiarou ponoru ☐
- 7.4** Vypúšťanie ropných látok z nákladových čerpadiel a potrubia pre ropné látky (nariadenia 30.4 a 30.5):
- 7.4.1** Prostriedky k vyprázdňovaniu všetkých nákladových čerpadiel a potrubí pre ropné látky po dokončení vyčerpania nákladu:
- .1** výplachy, ktoré je možné vypúšťať do nákladovej nádrže alebo do zbernej nádrže na lodné kaly ☐
- .2** v prípade odovzdávania na breh je k dispozícii špeciálne na to určené potrubie s malým priemerom ☐
- 8 Palubný núdzový plán pre prípad znečistenie morí ropnými látkami (SOPEP) (nariadenie 37)**
- 8.1** Loď je vybavená palubným núdzovým plánom pre prípad znečistenia morí ropnými látkami v prípade úniku paliva alebo odpadu v súlade s nariadením 37 ☐
- 8.2** Loď je vybavená palubným núdzovým plánom pre prípad znečistenia morí ropnými látkami v prípade úniku paliva alebo odpadu v súlade s nariadením 37.3 ☐
- 8A Prečerpanie ropných látok z lode na loď na mori (nariadenie 41)**
- 8A.1** Ropný tanker je vybavený plánom prevádzky STS v súlade s nariadením 41 ☐
- 9 Výnimky**
- 9.1** Správny orgán štátu udelil výnimku od požiadaviek kapitoly 3 Prílohy I Dohovoru v súlade s nariadením 3.1 na položky uvedené v odseku tohto Záznamu ☐
- 10 Rovnocenné opatrenia (nariadenie 5)**
- 10.1** Rovnocenné opatrenia boli schválené správnym orgánom štátu pre určité požiadavky prílohy I Dohovoru k položkám uvedeným v odseku..... tohto Záznamu ☐
- 11 Súlad z Časťou II-A – Kapitoly 1 Polárneho kódexu**
- 11.1** Loď je v súlade s dodatočnými požiadavkami v ustanoveniach týkajúcich sa životného prostredia, ktoré sa uvádzajú v úvode a oddiele 1.2 v Časťou II-A – Kapitoly 1 Polárneho kódexu ☐
- TÝMTO SA POTVRDZUJE, že tento Záznam je správny vo všetkých ohľadoch.

* označiť len tie, ktoré možno monitorovať

Vydané v.....

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr).....

(dátum vydania)

*(podpis splnomocneného úradníka
vydávajúceho orgánu)*

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečat' vydávajúceho správneho orgánu)

Dodatok III

Formulár Knihy záznamov o manipuláciách s ropnými látkami*

KNIHA ZÁZNAMOV O MANIPULÁCII S ROPNÝMI LÁTKAMI

ČASŤ I – Činnosti v priestoroch strojného zariadenia
(všetky lode)

Meno lode
Identifikačné číslo lode alebo volací znak.....
Hrubá priestornosť.....
Obdobie od: do.....

Poznámka: Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I musí byť k dispozícii na každom ropnom tankerí s hrubou priestornosťou 150 a viac RT a na každej námornej lodi s hrubou priestornosťou 400 a viac RT, inej ako ropný tanker, za účelom zaznamenania každej príslušnej činnosti v priestoroch strojného zariadenia. V prípade ropných tankerov musí byť tiež k dispozícii Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II za účelom zaznamenania každej príslušnej činnosti s nákladom/ropnými látkami.

Úvod

Na nasledovných stranách tohto oddielu je uvedený úplný zoznam činností v priestoroch strojného zariadenia, ktoré sa musia v prípade potreby zaznamenávať do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami v súlade s nariadením 17 Prílohy I Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, v znení Protokolu z roku 1978 (MARPOL 73/78). Položky boli zoskupené do prevádzkových sekcií, z ktorých každá je označená kódovým písmenom.

Pri zapisovaní do Knihy záznamov o manipuláciách s ropnými látkami, Časť I, musí byť vždy do príslušných stĺpcov vložený dátum, prevádzkový kód a číslo zapisovanej položky a požadované údaje sa musia chronologicky zaznamenávať do prázdnych medzier.

Každá ukončená operácia musí byť podpísaná a datovaná zodpovedným strážnym dôstojníkom alebo dôstojníkmi. Každá vyplnená stránka musí byť podpísaná veliteľom lode.

Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I obsahuje mnohé odkazy na množstvo ropných látok. Presnosť týchto údajov bude ovplyvnená obmedzenou presnosťou meračích zariadení v nádržiach, teplotnými výkyvmi a príľnavosťou ropnej látky. Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I musia byť posudzované s ohľadom na tieto skutočnosti.

V prípade havarijného alebo iného mimoriadneho vypúšťania ropných látok do mora sa do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I, uvedie vyhlásenie o okolnostiach a dôvodoch takéhoto vypúšťania.

V Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I musí byť zaznamenané akékoľvek narušenie riadnej činnosti zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody

Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I, ktoré sú držiteľmi Osvedčenia IOPP, musia byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používajú aj zápisy v úradnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, tieto záznamy dostanú v prípade sporu alebo nezrovnalosti prednosť.

Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I musí byť uložená na takom mieste aby bola v priemernej dobe a ľahko dostupná ku kontrole a okrem prípadu vlečenia lode bez posádky, musí byť uložená na palube lode. Je potrebné ju uschovávať po dobu troch rokov od prevedenia posledného záznamu.

Príslušný orgán vlády zmluvnej strany Dohovoru je oprávnený nahliadnuť do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I na palube akejkoľvek lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, keď sa loď nachádza v jej prístave alebo v jej príbrežnom termináli. Môže tiež vyhotoviť kópiu akéhokoľvek záznamu v tejto knihe a môže požadovať aby kapitán lode potvrdil, že takáto kópia je skutočnou kópiou tohto záznamu. Každá takto vyhotovená kópia, ktorá bola overená kapitánom lode ako skutočná kópia záznamu v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I, sa bude v každom súdnom konaní považovať za prípustnú ako dôkaz skutočností uvedených v danom zázname. Kontrola Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I a prijatie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku musí byť prevedené čo najrýchlejšie, bez toho aby došlo k neprimeranému zdržaniu danej lode.

* Pozri Pokyny k zaznamenávaniu činností do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I - Činnosti v priestoroch strojného zariadenia nachádzajúce sa v MEPC.1/Obežník 736/ Rev.2. Úvod

ZOZNAM ČINNOSTÍ, KTORÉ JE POTREBNÉ ZAZNAMENAŤ**(A) Balastovanie alebo čistenie palivových nádrží z ropných látok**

- 1 Označenie nádrže, ktorá bola zabalastovaná;
- 2 Či už táto nádrž bola vyčistená po poslednej preprave ropných látok a ak nie, druh naposledy prepravovaných ropných látok.
- 3 Proces čistenia :
 - .1 poloha lode a čas pri zahájení a dokončení procesu čistenia;
 - .2 identifikácie nádrže, v ktorej bol pri čistení použitý jeden alebo viac spôsobov čistenia (napr. preplachovanie, čistenie parou, čistenie chemikáliami; druh a množstvo použitých chemikálií v m³);
 - .3 označenie nádrže, do ktorej bola prečerpáná voda po čistení a jej množstvo v m³.
- 4 Balastovanie:
 - .1 poloha lode a čas pri zahájení a po dokončení procesu balastovania;
 - .2 množstvo balastu, pokiaľ palivové nádrže nie sú vyčistené, v m³.

(B) Vypúšťanie špinavého balastu alebo čistiacej vody z nádrží na ropné palivo uvedených v oddieli A

- 5 Označenie nádrže.
- 6 Poloha lode na začiatku procesu vypúšťania.
- 7 Poloha lode pri dokončení procesu vypúšťania.
- 8 Rýchlosť lode počas vypúšťania.
- 9 Spôsob vypúšťania:
 - .1 prostredníctvom zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody;
 - .2 do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu.
- 10 Vypúšťané množstvo, v m³.

(C) Zber, prečerpávanie a zneškodňovanie ropných zvyškov (kalov)**11 Zber ropných zvyškov (kalov).**

Množstvo ropných zvyškov (kalov) ponechaných na palube. Toto množstvo by sa malo zaznamenávať týždenne: * (to znamená, že množstvo sa musí zaznamenať raz týždenne aj keď plavba trvá viac ako jeden týždeň):

- .1 označenie nádrže.
- .2 objem nádrže m³
- .3 celkové uskladnené množstvo m³
- .4 množstvo zvyškov nazbieraných manuálne m³

(Prevádzkovateľom je manuálny zber zahájený v prípadoch, keď sa ropné zvyšky prečerpávajú do zbernej nádrže na ropné zvyšky.)

12 Metódy prečerpávania alebo odstraňovania ropných zvyškov .

Uveďte množstvo ropných zvyškov prečerpávaných alebo zneškodnených, vyprázdnenej nádrže a zadržané množstvo ropných zvyškov na palube, v m³:

- .1 do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uveďte prístav);⁺
- .2 do inej nádrže (uveďte nádrž a celkový obsah nádrže);
- .3 spálené (uveďte celkový čas prevádzky);

* Iba tie nádrže, ktoré sú uvedené v bode 3.1 formulárov A a B Dodatku k Osvedčeniu IOPP a sú používané na uskladnenie ropných zvyškov .

⁺ Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, medzi ktoré patria nákladné, cisternové člny a autocisterny, obstať potvrdenie alebo osvedčenie s uvedením množstva vody z premývania nádrží, špinavého balastu, zvyškov alebo ropných zmesí spolu s časom a dátumom prečerpávania. Toto potvrdenie alebo osvedčenie ak je pripojené ku Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I, môže pomôcť veliteľovi lode preukázať, že loď nebola súčasťou mimoriadnej udalosti s údajným znečistením. Toto potvrdenie alebo osvedčenie musí byť uschované spolu s Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I.

.4 iným spôsobom zneškodnené (uved' akým).

(D) Neautomatické spustenie vypúšťania cez palubu, prečerpávanie alebo odstraňovanie inak stokovej vody, ktorá sa nahromadila v priestoroch strojného zariadenia

13 Množstvo vypustené, prečerpané alebo iným spôsobom zneškodnené v m³.*

14 Doba vypúšťania, prečerpávania alebo odstraňovania (zahájenie a zastavenie).

15 Spôsob vypúšťania, prečerpávania alebo odstraňovania:

- .1 prostredníctvom zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody; (uved'te polohu na začiatku a na konci);
- .2 do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uved'te prístav);[†]
- .3 do zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované s ropnými látkami a zvyšky ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lode alebo do zbernej nádrže pre úplné uchovávanie všetkej, ropnými látkami znečistenej stokovej vody na palube alebo iná nádrž; (uved'te zadržané množstvo ropných zvyškov na palube v nádrži, v m³):

(E) Automatické spustenie vypúšťania cez palubu, prečerpávanie alebo odstraňovanie inak stokovej vody, ktorá sa nahromadila v priestoroch strojného zariadenia.

16 Čas a poloha lode, pri ktorej bol systém uvedený do automatického prevádzkového režimu na vypúšťanie cez palubu, prostredníctvom zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody;

17 Čas, kedy bol systém uvedený do automatického prevádzkového režimu pre prečerpávanie stokovej vody do zbernej nádrže (uved'te nádrž).

18 Čas, kedy bol systém uvedený do manuálnej prevádzky.

(F) Stav zariadenia na filtrovanie ropných látok

19 Čas zlyhania systému.[‡]

20 Čas, kedy sa stal systém funkčným.

21 Príčina poruchy.

(G) Náhodné alebo iné mimoriadne vypúšťanie ropných látok.

22 Čas udalosti.

23 Miesto a poloha lode v čase udalosti.

24 Približné množstvo a druh ropnej látky.

25 Okolnosti vypúšťania alebo úniku, odôvodnenie a všeobecné poznámky.

(H) Dopĺňovanie paliva alebo väčšieho množstva mazacieho oleja

26 Dopĺňovanie paliva:

.1 Miesto čerpania/dopĺňovania paliva.

.2 Čas čerpania/dopĺňovania paliva.

.3 Druh a množstvo paliva a označenie nádrže (uved'te doplnené množstvo, v tonách a celkový obsah nádrže).

.4 Druh a množstvo mazacieho oleja a označenie nádrže (uved'te doplnené množstvo, v tonách a celkový obsah nádrže).

* V prípade vypúšťania alebo likvidácie stokovej vody z zbernej nádrže, uved'te označenie a kapacitu nádrže a množstvo zadržanej vody v zbernej nádrži.

† Stav zariadenia na filtrovanie ropných látok zahŕňa aj výstražné zariadenie a ak je to vhodné aj automatické vypínacie zariadenie.

(I) **Dodatočné prevádzkové postupy a všeobecné poznámky**

Meno lode

Identifikačné číslo lode alebo volací znak

ČINNOSTI V PRIESTOROCH STROJNÉHO ZARIADENIA

Dátum	Kód (písmeno)	Položka (číslo)	Záznam o činnostiach/podpis zodpovedného dôstojníka

Podpis veliteľa lode

KNIHA ZÁZNAMOV O MANIPULÁCIÁCH S ROPNÝMI LÁTKAMI

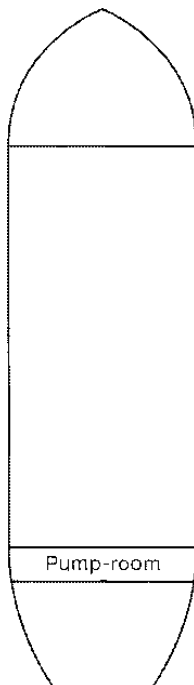
ČASŤ II – Manipulácia s nákladom/balastom (ropné tankery)

Meno lode
 Identifikačné číslo lode alebo volací znak
 Hrubá priestornosť
 Obdobie od: do

Poznámka: Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II musí byť k dispozícii na každom ropnom tankeri s hrubou priestornosťou 150 a viac RT, za účelom zaznamenania každej príslušnej činnosti s nákladom/balastom. Takýto tanker musí tiež mať k dispozícii Knihu záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť I za účelom zaznamenania každej príslušnej činnosti v priestoroch strojného zariadenia lode.

Meno lode
 Identifikačné číslo lode alebo volací znak

PÔDORYSNÝ PLÁN NÁKLADOVÝCH A ODPADOVÝCH NÁDRŽÍ
(bude doplnené na palube)



Označenie nádrží	Objem
Hĺbka zberných nádrží na prechovávanie ropných zvyškov:	

(Uveďte objem každej nádrže a hĺbku zbernej nádrže na zadržanie ropných zvyškov)

Úvod

Na nasledovných stranách tohto oddielu je uvedený úplný zoznam činností v priestoroch strojného zariadenia, ktoré sa musia v prípade potreby zaznamenávať do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami v súlade s nariadením 17 Prílohy I Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, v znení Protokolu z roku 1978, (MARPOL 73/78). Položky boli zoskupené do prevádzkových sekcií, z ktorých každá je označená kódovým písmenom.

Pri zapisovaní do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, musí byť vždy do príslušných stĺpcov vložený dátum, prevádzkový kód a číslo zapisovanej položky a požadované údaje sa musia chronologicky zaznamenávať do prázdnych medzier.

Každá ukončená operácia musí byť podpísaná a datovaná zodpovedným strážnym dôstojníkom alebo dôstojníkmi. Každá vyplnená stránka musí byť podpísaná veliteľom lode.

Pokiaľ sa jedná o ropné tankery využívané na špeciálnych trasách, v súlade s nariadením 2.5 Prílohy I MARPOL 73/78, príslušný záznam v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, musí byť potvrdený príslušným orgánom prístavného štátu.*

Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II obsahuje mnohé odkazy na množstvo ropných látok. Presnosť týchto údajov bude ovplyvnená obmedzenou presnosťou merajúcich zariadení v nádržiach, teplotnými výkyvmi a prílnavosťou ropnej látky. Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II musia byť posudzované s ohľadom na tieto skutočnosti.

V prípade havarijného alebo iného mimoriadneho vypúšťania ropných látok do mora sa do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, uvedie vyhlásenie o okolnostiach a dôvodoch takéhoto vypúšťania.

V Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II musí byť zaznamenaná akékoľvek narušenie riadnej činnosti zariadenia na čistenie ropou znečistenej vody

Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, ktoré sú držiteľmi Osvedčenia IOPP, musia byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používajú aj zápisy v úradnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, tieto záznamy dostanú v prípade sporu alebo nezrovnalosti prednosť.

Kniha záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II musí byť uložená na takom mieste aby bola v priemernej dobe a ľahko dostupná ku kontrole a, okrem prípadu vlečenia lodi bez posádky, musí byť uložená na palube lodi. Je potrebné ju uschovávať po dobu troch rokov od vykonania posledného záznamu.

Príslušný orgán vlády zmluvnej strany Dohovoru je oprávnený nahliadnuť do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II na palube akejkoľvek lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, keď sa loď nachádza v jej prístave alebo v jej príbrežnom termináli. Môže tiež vyhotoviť kópiu akéhokoľvek záznamu v tejto knihe a môže požadovať aby kapitán lode potvrdil, že takáto kópia je skutočnou kópiou tohto záznamu. Každá takto vyhotovená kópia, ktorá bola overená kapitánom lode ako skutočná kópia záznamu v Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, sa bude v každom súdnom konaní považovať za prípustnú ako dôkaz skutočností uvedených v danom zázname. Kontrola Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II a prijatie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku musí byť prevezené čo najrýchlejšie, bez toho aby došlo k neprimeranému zdržaniu danej lode.

ZOZNAM ČINNOSTÍ, KTORÉ JE POTREBNÉ ZAZNAMENAŤ**(A) Nakládka ropného nákladu**

- 1 Miesto nakládky.
- 2 Druh nakladaných ropných látok a označenie nádrže .
- 3 Celkové množstvo naložených ropných látok (uvedte naložené množstvo v kubických metroch pri 15 °C a celkový obsah nádrže v kubických metroch).

(B) Vnútoré prečerpávanie ropného nákladu počas plavby

- 4 Označenie nádrže :
 - .1 z nádrže:
 - .2 do nádrže: (uvedte prečerpané množstvo a celkové množstvo nádrže, v kubických metroch).
- 5 Bola nádrž v 4.1 vyprázdnená? (Ak nie, ponechané štátne množstvo v kubických metroch.)

(C) Vykládka ropného nákladu

- 6 Miesto vykládky.
- 7 Označenie vykladanej nádrže .
- 8 Bola nádrž vyprázdnená? (Ak nie, uvedte ponechané množstvo v kubických metroch.)

(D) Vymývanie zvyškov surovej ropy, (iba v prípade ropných tankerov s COW)

* Táto veta musí byť vložená len do Knihy záznamov o manipulácii s ropnými látkami v prípade ropného tankera, ktorý je zapojený do prepravy na špeciálnych trasách.

(Vyplní sa pre každú nádrž, z ktorej boli vymyté zvyšky surovej ropy)

- 9 Prístav, v ktorom sa vykonalo vymývanie od zvyškov surovej ropy alebo poloha lode ak sa COW vykonávalo medzi dvoma prístavmi vykládky.
- 10 Označenie vymývanej nádrže.*
- 11 Počet použitých strojov/vymývacích zariadení.
- 12 Čas zahájenia vymývania.
- 13 Použitý spôsob vymývania.+
- 14 Tlak vo vymývacom potrubí.
- 15 Čas dokončenia alebo zastavenia vymývania.
- 16 Uveďte spôsob stanovenia, že nádrž bola suchá.
- 17 Poznámky[‡]

(E) Balastovanie nádrží určených na prepravu nákladu

- 18 Poloha lode na začiatku a konci procesu balastovania.
- 19 Proces balastovania:
 - .1 označenie balastovanej nádrže(-í);
 - .2 čas zahájenia a ukončenia balastovania;
 - .3 množstvo prijatého balastu. Uveďte celkové množstvo balastu pre každú nádrž zapojenú do balastových operácií, v kubických metroch.

(F) Balastovanie vyčlenených nádrží na čistý balast (iba v prípade ropných tankerov s CBT)

- 20 Označenie balastovanej nádrže.
- 21 Poloha lode, keď bola do vyčlenenej nádrže na čistý balast napustená voda určená na preplachovanie alebo prístavná voda.
- 22 Poloha lode, keď čerpadlo a potrubný systém boli prepláchnuté do zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované s ropnými látkami a zvyšky ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lodi
- 23 Množstvo zvyškami ropnej látky znečistenej vody, ktoré je po prepláchnutí potrubného systému prečerpané do zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov alebo nákladových nádrží, v ktorých sa predbežne uskladňujú ropné zvyšky (uveďte označenie nádrže). Uveďte celkové množstvo v kubických metroch.
- 24 Poloha lode, keď do vyčlenenej nádrže na čistý balast bola napustená dodatková balastová voda.
- 25 Čas a poloha lode, keď boli zatvorené ventily oddeľujúce vyčlenené nádrže na čistý balast od nákladového potrubia a začistovacieho potrubia.
- 26 Množstvo čistého balastu prijatého na palubu, v kubických metroch.

(G) Čistenie nákladových nádrží

- 27 Označenie čistenej nádrže
- 28 Poloha prístavu alebo poloha lode za plavby.
- 29 Doba čistenia
- 30 Spôsob čistenia[‡]
- 31 Vyplachovacia voda z nádrží bola prečerpaná do :
 - .1 do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uveďte prístav

* Ak v súlade s Návodom na obsluhu a vybavenie má jednotlivá nádrž nainštalovaných viac vymývacích zariadení, ktoré môžu byť prevádzkované súčasne, potom by sa mala identifikovať časť, ktorá je vymývaná od zvyškov surovej ropy, napr. č.2 v strede, predná časť.

+V súlade s Návodom na obsluhu a vybavenie zadajte, či sa používa jednostupňová alebo viacstupňová metóda prania. Ak sa použije viacstupňová metóda, uveďte vertikálny oblúk, ktorý pokrývajú stroje/ vymývacie zariadenia a počet opakovaného vymývania, ktoré je oblúkom pokryté pre danú etapu programu.

‡ Ak sa programy uvedené v Návode na obsluhu a vybavenie nedodržiavajú, dôvody musia byť uvedené v poznámkach.

‡ Ručné vymývanie hadicami, strojné vymývanie a/alebo chemické čistenie. Ak je nákladová nádrž chemicky vyčistená, je nutné uviesť príslušnú chemikáliu a tiež jej použité množstvo.

a množstvo, v kubických metroch)*.

- .2 zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov pre kaly kontaminované s ropnými látkami a zvyšky ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lodi; (uvedte množstvo prečerpanej vody a celkové množstvo, v kubických metroch)

(H) Vypúšťanie špinavého balastu

- 32 Označenie nádrže.
- 33 Čas a poloha lodi na začiatku procesu vypúšťania do mora.
- 34 Čas a poloha lode po ukončení vypúšťania o vody do mora.
- 35 Množstvo vypustené do mora, v metroch kubických.
- 36 Rýchlosť lode počas vypúšťania.
- 37 Bol systém monitorovania a kontroly vypúšťania v prevádzke počas vypúšťania?
- 38 Bola udržiavaná pravidelná kontrola odpadných vôd a hladiny vody v mieste vypúšťania?
- 39 Množstvo ropnými látkami znečistenej vody prečerpanej do odpadnej, zbernej nádrže (identifikujte nádrž) Uvedte celkové množstvo v kubických metroch.
- 40 Množstvo ropnými látkami znečistenej vody prečerpanej do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uvedte prístav a dané prečerpané množstvo, v kubických metroch).*

(I) Vypúšťanie vody zo zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov do mora.

- 41 Označenia zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov.
- 42 Čas usadzovania od posledného napustenia zvyškov, alebo
- 43 Čas usadzovania od posledného vyčerpania nádrže.
- 44 Čas a poloha lode na začiatku procesu vypúšťania.
- 45 Vzdialenosť od paluby, či iného referenčného bodu po ropné palivo v nezaplnenej hornej časti nádrže z celkového obsahu, na začiatku vypúšťania.
- 46 Vzdialenosť od paluby, či iného referenčného bodu po rozhrania ropnej látky a vody v nezaplnenej hornej časti nádrže.
- 47 Celkové hromadne vypustené množstvo v metroch kubických a vypúšťané množstvo v m³/h.
- 48 Konečná hodnota vypusteného množstva množstvo v metroch kubických a vypúšťané množstvo v m³/h.
- 49 Čas a poloha lode pri dokončení procesu vypúšťania.
- 50 Bol systém monitorovania a kontroly vypúšťania v prevádzke počas vypúšťania?
- 51 Finálna vzdialenosť rozhrania vzdialenosti od paluby, či iného referenčného bodu po rozhranie ropnej látky a vody v nezaplnenej hornej časti nádrže, v metroch.
- 52 Rýchlosť lode počas vypúšťania.
- 53 Bola udržiavaná pravidelná kontrola odpadových vôd a hladiny vody v mieste vypúšťania?
- 54 Potvrďte, že všetky použiteľné ventily v potrubnom systéme lode boli uzavreté po ukončení vypúšťania zo zberných nádrží na zadržanie ropných zvyškov.

(J) Zhromažďovanie, prečerpávanie a odstraňovanie zvyškov ropy a ropných zmesí s ktorými sa inak nenakladá

* Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, medzi ktoré patria nákladné, cisternové člny a autocisterny, obstarat potvrdenie alebo osvedčenie s uvedením množstva vody z premývania nádrží, špinavého balastu, zvyškov alebo ropných zmesí spolu s časom a dátumom prečerpávania. Toto potvrdenie alebo osvedčenie ak je pripojené ku Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, môže pomôcť veliteľovi lode preukázať, že loď nebola súčasťou mimoriadnej udalosti s údajným znečistením. Toto potvrdenie alebo osvedčenie musí byť uschované spolu s Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II.

* Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, medzi ktoré patria nákladné, cisternové člny a autocisterny, obstarat potvrdenie alebo osvedčenie s uvedením množstva vody z premývania nádrží, špinavého balastu, zvyškov alebo ropných zmesí spolu s časom a dátumom prečerpávania. Toto potvrdenie alebo osvedčenie ak je pripojené ku Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, môže pomôcť veliteľovi lode preukázať, že loď nebola súčasťou mimoriadnej udalosti s údajným znečistením. Toto potvrdenie alebo osvedčenie musí byť uschované spolu s Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II.

- 55 Označenie nádrže.
- 56 Prečerpané alebo inak odstránené množstvo z každej nádrže. (Uvedte zadržané množstvo v m³.)
- 57 Spôsob prečerpávania alebo zneškodnenia:
- .1 odovzdané do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uvedte prístav a množstvo, v kubických metroch.)⁺.
 - .2 zmiešané s nákladom (uvedte množstvo);
 - .3 prečerpané do alebo z inej nádrže vrátane prečerpania z nádrží na ropné zvyšky (kal) a ropnými látkami znečistenej stokovej vody z priestorov strojného zariadenia a zvyškami ropnými látkami znečistenej vody zo stôk strojných priestorov na palube lode; (uvedte množstvo prečerpanej vody a celkové množstvo v nádrží v kubických metroch); a
 - .4 iný spôsob, (uvedte aký; uvedte odstránené množstvo v m³).
- (K) **Vypúšťanie čistého balastu nachádzajúceho sa v nákladových nádržiach.**
- 58 Poloha lode na začiatku vypúšťania čistého balastu.
- 59 Označenie vypúšťanej nádrže.
- 60 Bola nádrž prázdna po dokončení vypúšťania?
- 61 Poloha lode po dokončení vypúšťania ak sa líši od 58.
- 62 Bola udržiavaná pravidelná kontrola odpadových vôd a hladiny vody v mieste vypúšťania?
- (L) **Vypúšťanie balastu z vyčlenených nádrží na čistý balast (iba v prípade ropných tankerov s CBT)**
- 63 Označenie vypúšťanej nádrže.
- 64 Čas a poloha lode na začiatku procesu vypúšťania čistého balastu do mora.
- 65 Čas a poloha lode po ukončení vypúšťania čistého balastu do mora.
- 66 Vypustené množstvo v kubických metroch:
- .1 do mora; alebo
 - .2 odovzdané do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu (uvedte prístav a množstvo, v kubických metroch.)^{*}.
- 67 Bol pred alebo v priebehu vypúšťania balastu do mora náznak kontaminácie balastovej vody ropnými látkami?
- 68 Bolo vypúšťanie monitorované meračom obsahu ropných látok?
- 69 Čas a poloha lode, keď boli po ukončení vypúšťania balastu uzatvorené ventily oddeľujúce vyčlenené nádrže na čistý balast od nákladu a začistovacieho potrubia uzavreté.
- (M) **Stav systému na monitorovanie a kontrolu vypúšťania ropných látok**
- 70 Čas zlyhania systému .
- 71 Čas, kedy sa stal systém funkčným.
- 72 Príčina poruchy.
- (N) **Náhodné alebo iné mimoriadne vypúšťanie ropných látok.**
- 73 Čas udalosti.
- 74 Miesto a poloha lode v čase mimoriadnej udalosti.
- 75 Približné množstvo (v kubických metroch) a druh ropnej látky.
- 76 Okolnosti vypúšťania alebo úniku, odôvodnenie a všeobecné poznámky.

⁺ Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, medzi ktoré patria nákladné, cisternové člny a autocisterny, obstarat potvrdenie alebo osvedčenie s uvedením množstva vody z premývania nádrží, špinavého balastu, zvyškov alebo ropných zmesí spolu s časom a dátumom prečerpávania. Toto potvrdenie alebo osvedčenie ak je pripojené ku Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, môže pomôcť veliteľovi lode preukázať, že loď nebola súčasťou mimoriadnej udalosti s údajným znečistením. Toto potvrdenie alebo osvedčenie musí byť uschované spolu s Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II.

^{*} Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa zberného zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, medzi ktoré patria nákladné, cisternové člny a autocisterny, obstarat potvrdenie alebo osvedčenie s uvedením množstva vody z premývania nádrží, špinavého balastu, zvyškov alebo ropných zmesí spolu s časom a dátumom prečerpávania. Toto potvrdenie alebo osvedčenie ak je pripojené ku Knihe záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II, môže pomôcť veliteľovi lode preukázať, že loď nebola súčasťou mimoriadnej udalosti s údajným znečistením. Toto potvrdenie alebo osvedčenie musí byť uschované spolu s Knihou záznamov o manipulácii s ropnými látkami, Časť II.

O) Ďalšie prevádzkové postupy a všeobecné poznámky**TANKERY VYUŽÍVANÉ NA ŠPECIÁLNYCH TRASÁCH****(P) Nakládka balastovej vody**

- 77 Označenie balastovej nádrže.
78 Poloha lode pri procese balastovania.
79 Celkové množstvo prijatého balastu v kubických metroch.
80 Poznámky.

(Q) Prečerpávanie balastovej vody vo vnútri lode

- 81 Dôvody prečerpávania.

(R) Vyčerpanie balastovej vody do prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu.

- 82 Prístav, kde bola balastová voda vyčerpaná.
83 Názov alebo označenie prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu.
84 Celkové množstvo vyčerpanej balastovej vody v kubických metroch.
85 Dátum, podpis a pečiatka poverenej prístavnej authority.

Meno lode

Volací znak lode alebo identifikačné písmená.....

MANIPULÁCIA S NÁKLADOM/BALASTOM (ROPNÉ TANKERY)

Dátum	Kód (Písmeno)	Položka (číslo)	Záznam o manipulácii s nákladom/balastom podpis strážneho dôstojníka

Podpis veliteľa lode

Jednotný výklad Prílohy I

Poznámky: Pre účely jednotného výkladu sa používajú nasledovné skratky:

MARPOL	Dohovor MARPOL z roku 1973 v znení protokolu z roku 1978 a 1997
Nariadenie	Nariadenie v Prílohe I Dohovoru MARPOL
Osvedčenie IOPP	Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ropnými látkami z lodí
SBT	Nádrže na oddelený balast
CBT	Nádrže na čistý balast
COW	Systém vymývania zvyškov surovej ropy
IGS	Systém s inertným plynom
PL	Ochranné umiestnenie nádrží na oddelený balast
CAS	Systém hodnotenia stavu

1 Vymedzenie pojmov**Nar. 1.1**

Nakladanie s handrami znečistenými ropnými látkami

1.1 Handry znečistené ropnými látkami v zmysle Usmernení pre vykonávanie Prílohy V k Dohovoru MARPOL, by sa mali posudzovať v súlade s Prílohou V a s postupmi stanovenými v usmerneniach.

Nar. 1.5.

Vymedzenie pojmu ropný tanker

1.2 Plávajúce skladiská (FSU) a plávajúce výrobné, skladovacie a vykladacie jednotky (FPSO) sa nesmú používať na prepravu ropných látok, okrem prípadov, keď na základe osobitného súhlasu štátu vlajky a príslušných pobrežných štátov pre jednotlivé plavby, je možné vyprodukovanú ropnú látku prepravovať do prístavu za mimoriadnych a výnimočných okolností.

2 Veľká prestavba**Nar. 1.9**

2.1 Nosnosť plavidla, ktorá sa má použiť na určenie uplatňovania ustanovení Prílohy I, je nosnosť ropného tankera v čase priradenia nákladových značiek. Ak sa nákladové značky udelia opakovane za účelom zmeny nosnosti, bez zmeny konštrukcie lode, žiadne podstatné zmeny nosnosti lode, nasledovné po takomto stanovení, by sa nemali vykladať ako „veľká prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9.. V Osvedčení IOPP by sa však mala uviesť len jedna nosnosť lode a táto musí byť po každom novom stanovení nákladových značiek obnovená.

2.2. Ak tanker na prepravu surovej ropy s hrubou nosnosťou 40 000 a viac ton, dodaný 1. júla 1982 alebo skôr, tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.3, spĺňajúci požiadavky COW, zmení svoju obchodnú činnosť na prepravu ropných látok*, bude potrebné vykonať prestavbu na CBT alebo SBT a opätovné vydanie Osvedčenia IOPP. Takáto prestavba by sa však nemala chápať ako „veľká prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9.

2.3. Ak sa ropný tanker používa výlučne na skladovanie ropy a následne sa uvádza do prevádzky pri preprave ropných látok*, takáto zmena funkcie by sa nemala chápať ako „veľká prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9.

2.4. Prestavba existujúceho ropného tankera na kombinovaný tanker na prepravu ropných produktov alebo skrátenie tankera odstránením priečneho úseku nákladových nádrží, by sa malo chápať ako „veľká prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9.

2.5. Prestavba existujúceho ropného tankera na tanker s oddeleným balastom pridaním priečneho úseku nákladových nádrží by sa malo chápať ako „veľká

* „Ropná látka“ znamená akákoľvek ropná látka iného druhu než je surová ropa v zmysle nariadenia 1.2.

prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9 iba pokiaľ sa tým zvýši objem určený k preprave nákladu.

2.6. Ak sa loď postavená ako kombinovaný tanker pre prepravu ropných produktov využíva výhradne pri hromadnej preprave sypkého nákladu, loď je možné považovať za loď iného druhu než je ropný tanker a je potrebné vystaviť Formulár A Záznam o konštrukcii a súpis lodného vybavenia pre námorné lode iného typu ako sú ropné tankery. Preradenie tejto lode z hromadnej prepravy sypkých nákladov na prepravu ropných látok by sa nemala chápať ako „veľká prestavba“ v zmysle nariadenia 1.9.

3 Oddelený balast

Nar. 1.18

3.1 Systém oddeleného balastu má byť systém, ktorý je "úplne oddelený od nákladu ropných látok a palivových systémov" v zmysle nariadenia 1.18. Napriek tomu, je možné prijať opatrenie na núdzové vypustenie oddeleného balastu prostredníctvom pripojenia k nákladovému čerpadlu cez prenosný kus potrubnej spojky. V tomto prípade by mali byť na prípojkách oddeleného balastu nainštalované bezpečnostné spätné ventily aby sa zabránilo prieniku ropných látok do nádrží s oddeleným balastom. Potrubná spojka by mala byť namontovaná na viditeľnom mieste v strojovni nákladových čerpadiel a vedľa nej by malo byť umiestené trvalé upozornenie obmedzujúce jej použitie.

3.2 Výsuvné spojky by sa nemali používať na účely predlžovania na miestach, kde nákladové potrubie alebo palivový systém prechádza cez nádrže na oddelený balast alebo kde potrubie nádrží pre oddelený balast prechádza cez nákladové nádrže alebo nádrže s palivom Tento výklad sa vzťahuje na lode, ktorých kýl bol položený alebo, ktoré boli v podobnom štádiu stavby 1. júla 1992 alebo neskôr.

4 Nepredvídané oneskorenie dodávky lode

Nar. 1.28

4.1 Na účely vymedzenia kategórie lode podľa nariadenia 1.28, loď, pre ktorú bol kontrakt o stavbe (alebo zmluva o položení kýlu) a dodanie naplánované pred dátumami uvedenými v týchto nariadeniach, ale ktorá bola predmetom oneskorenia pri dodaní po určitom dátume v dôsledku nepredvídaných okolností, ktoré sú mimo kontroly staviteľa a vlastníka, môže správny orgán štátu prijať loď, za loď kategórie súvisiacej s odhadovaným dátumom dodania. Zaobchádzanie s takýmito loďami by mal správny orgán posudzovať od prípadu k prípadu, berúc do úvahy osobitné okolnosti.

4.2 Je dôležité aby lode dodané po stanovených dátumoch z dôvodu nepredvídaného meškania, ktoré by sa mohli považovať za loď kategórie súvisiacej s odhadovaným dátumom dodania správou ako také prijali tiež prístavné štáty. Na zabezpečenie tohto záujmu sa správnym orgánom odporúča, pri posudzovaní žiadosti nasledovný postup:

- .1 správny orgán by mal dôkladne zvážiť žiadosti od prípadu k prípadu, berúc do úvahy konkrétne okolnosti. V prípade lode postavenej v cudzej krajine môže správny orgán požadovať formálnu správu od orgánov krajiny, v ktorej bola loď postavená, v ktorej uvedie, že oneskorenie bolo spôsobené nepredvídanými okolnosťami, ktoré sú mimo kontroly staviteľa a vlastníka;
- .2 ak je s loďou po prijatí žiadosti nakladané ako s loďou kategórie vzťahujúcej sa k odhadovanému dátumu dodania, je nutné pre loď potvrdiť Osvedčenie IOPP, kde bude uvedené, že daná loď je správnym orgánom prijatá ako taká, loď; a
- .3 správny orgán by mal Organizácii podať správu o totožnosti lode a dôvodoch, pre ktoré bola loď ako taká, prijatá.

5 Vymedzenie pojmu „v podobnej fáze výstavby“**Nar. 1.28,
1.30**

Pojem „v podobnej fáze výstavby“ znamená štádium, v ktorom:

- .1 začína stavba identifikovateľná s konkrétnou loďou; a
- .2 začala montáž tejto lode, ktorá pozostáva najmenej z 50 ton alebo jedného percenta odhadovanej hmotnosti všetkého konštrukčného materiálu, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

6 Vymedzenie pojmu generácia lodí**Nar. 1.28.2,
1.28.4
1.28.6,
1.28.7,
1.28.8,
1.28.9.**

Na účely definovania lodí v súlade s nariadeniami 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8 a 1.28.9 loď, ktorá patrí do ktorejkoľvek z kategórií uvedených v pododsekoch 1, 2, 3, 4.1, 4.2 alebo 4.3 týchto odsekov, by sa mala považovať za loď spadajúcu pod príslušnú definíciu.

7 Príloha I, látky ktoré vzhľadom na svoje fyzikálnej vlastnosti zabráňujú účinnej separácii ropných látok/vody a ich monitorovaniu**Nar. 2.4**

7.1 Vláda prijímajúcej zmluvnej strany by mala zaviesť vhodné opatrenia aby sa zabezpečilo dodržiavanie ustanovení bodu 7.2.

7.2 Nádrž, ktorá bola vyložená, by na základe ustanovení bodu 7.3 mala byť vymytá a všetka znečistená voda z premývania by sa mala vypustiť do prístavného zberného zariadenia ešte predtým, než loď odpláva z prístavu vykládky do iného prístavu.

7.3 Na žiadosť veliteľa lode môže vláda prijímajúcej zmluvnej strany oslobodiť loď od požiadaviek uvedených v bode 6.2 ak sa presvedčí, že:

- .1 vykladaná nádrž sa má znovu naložiť tou istou látkou alebo inou látkou zlučiteľnou s predchádzajúcou látkou a že tanker nebude pred nakládkou vymývaný ani balastovaný; a
- .2 vykladaná nádrž sa ani nevymýva ani nebalastuje na mori ak má loď pokračovať do iného prístavu, pokiaľ sa písomne nepotvrdí, že v tomto prístave je k dispozícii prístavné zberné zariadenie a je primerané na účely prijatia rezíduí a rozpúšťadiel potrebných na čistenie.

7.4 Výnimka uvedená v bode 6.3 by mala byť udelená len vládou prijímajúcej zmluvnej strany lode, ktorá vykonáva plavby do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou ostatných strán Dohovoru. Ak bola takáto výnimka udelená, mala by byť písomne potvrdená vládou prijímajúcej zmluvnej strany.

7.5 V prípade lodí, zadržujúcich svoje rezíduá na palube a pokračujúcich do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných zmluvných strán Dohovoru, sa odporúča aby vláda prijímajúcej zmluvnej strany informovala ďalší prístav o údajoch o lodi a zvyškov nákladu, pre ich informovanosť a prijatie vhodných opatrení na odhalenie porušení a presadzovanie Dohovoru.

8 Podmienky na oslobodenie od povinnosti**Nar. 3.4,
3.5,
14.5.3**

Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ropnými látkami by malo obsahovať dostatočné informácie, ktoré umožnia prístavnému štátu určiť, či loď spĺňa podmienky na oslobodenie týkajúce sa frázy „obmedzené plavby v zmysle rozhodnutia správneho orgánu“. To môže zahŕňať zoznam prístavov, maximálnu dobu trvania plavby medzi prístavmi, ktoré majú prístavné zberné zariadenia pre odovzdanie látok z lodí alebo podobné podmienky tak, ako je to stanovené správnym orgánom.

- 9 Plavby trvajúce 72 alebo menej hodín**
- Nar. 3.4, 3.5.2.2.2** Časové obmedzenie „trvajúce 72 alebo menej hodín“ v nariadeniach 3.4 a 3.5.2.2.2 by sa malo počítať:
- .1 od okamihu, kedy tanker opustí osobitnú oblasť; alebo
 - .2 od okamihu, keď tanker opustí prístav nachádzajúci sa mimo osobitnej oblasti do času priblíženia tankera k osobitnej oblasti.
- 10 Vymedzenie pojmu „všetky ropné zmesi“**
- Nar. 3.4, 3.5.2.2.3** Pojem „všetky ropné zmesi“ v nariadeniach 3.4 a 3.5.2.2.3 zahŕňa všetky zvyšky kontaminovanej balastovej vody a vody z čistenia nákladových nádrží.
- 11 Rovnocenné opatrenia**
- Nar. 5** Prijatie zo strany správneho orgánu podľa nariadenia 5 akéhokoľvek príslušenstva, materiálu, zariadenia alebo prístroja ako alternatívy k tomu, čo vyžaduje Príloha I, zahŕňa jeho typové schválenie k zabráneniu pred znečistením, ktoré je rovnocenné s tým, ktoré je uvedené v rezolúcii A.393(X).^{*} Správny orgán, ktorý umožní takéto typové schválenie, musí o tom oznámiť podrobnosti, vrátane výsledkov skúšok, na ktorých bolo založené schválenie rovnocennosti, Organizácii v súlade s nariadením 5.2.
- V prípade výrazu „prípadné vhodné opatrenia“ v nariadení 5.2, ktorákoľvek zmluvná strana dohovoru, ktorá má námietku proti rovnocennému opatreniu predložená inou zmluvnou stranou, by mala túto námietku oznámiť Organizácii a zmluvnej strane, ktorá rovnocenné opatrenie povolila, do jedného roka od okamihu ako Organizácia rozošle rovnocenné opatrenie stranám. Zmluvná strana namietajúca proti rovnocennosti by mala uviesť, či sa námietka týka lodí vstupujúcich do jej prístavov.
- 12 Prehliadka a kontrola**
- Nar. 6.1.3, 6.1.4** *Priebežná a ročná prehliadka lodí, od ktorých sa nevyžaduje aby boli držiteľmi osvedčenia IOPP*
- Uplatniteľnosť nariadení 6.1.3 a 6.1.4 na lode, od ktorých sa nevyžaduje aby boli držiteľmi Medzinárodného osvedčenia zabránení znečisťovania z lodí (Osvedčenia IOPP), by mal vymedziť správny orgán štátu
- 13 Označenie typu ropných tankerov**
- Nar. 7, 19** 13.1 Ropné tankery musia byť na Dodatku formulára B k Osvedčeniu IOPP označené buď ako „*tanker na prevoz surovej ropy*“, „*tanker na prepravu ropných produktov*“ alebo „*tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok*“. Okrem toho sa požiadavky obsiahnuté v nariadení 19 líšia pre rôzne vekové kategórie „ropných tankerov na prepravu surovej ropy“ a „tankerov na prepravu ropných produktov“ a súlad s týmito ustanoveniami sa zaznamenáva v Osvedčení IOPP. Preprava ropných

^{*} Pokiaľ ide o odľučovacie ropných látok znečistenej vody zo stokových priestorov strojného zariadenia lodí vid' „Pokyny a špecifikácie pre zariadenia na zabránenie znečisťovania zo stokových priestorov strojného zariadenia lodí, ktoré bolo prijaté Výborom na ochranu morského prostredia prostredníctvom uznesenia MEPC.60(33) a upravené „Usmernenia a špecifikácie doplnkov pre doplnkové, vylepšujúce zariadenia, ktoré organizácia prijala - zmeny a doplnenia z roku 2011 uznesením MEPC.60(33) – kompatibilné zariadenie na filtrovanie ropných látok odľučovacie zariadenie prijaté uznesením MEPC.205 (62) a revidované usmernenia a špecifikácie pre zariadenia na zabránenie znečisťovania pre strojné priestory lodí, ktoré organizácia prijala uznesením MEPC.107 (49), zmenené a doplnené uznesením MEPC 285 (70). Pokiaľ ide o monitorovacie a kontrolné systémy vypúšťania ropných látok nainštalované na ropných tankeroch postavených pred 2. októbrom 1986, vid' „Usmernenia a technické špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy na ropných tankeroch“ a, pokiaľ ide o systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy na ropných tankeroch, ktoré boli nainštalované po 2. októbri 1986, vid' „Upravené usmernenia a technické špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy na ropných tankeroch“, ktoré boli prijaté uznesením Organizácie A.496(XII) respektíve A.586(14); vid' publikáciu IMO I646E. Pokiaľ ide o monitorovacie a kontrolné systémy vypúšťania ropných látok nainštalované na ropných tankeroch, ktorých kým sú položené alebo sú v podobnej etape stavby 1. januára 2005 alebo neskôr, vid' „Upravené usmernenia a technické špecifikácie pre systémy monitorovania a kontroly vypúšťania ropy na ropných tankeroch“, ktoré boli prijaté uznesením Organizácie A.108(49)), zmenené a doplnené uznesením MEPC 240(65).

látok, ktorú môžu vykonávať rôzne druhy ropných tankerov, je nasledovná:

- .1 *Tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok* môže prepravovať buď surovú ropu alebo ropné produkty alebo oboje súčasne
- .2 *Tanker na prepravu surovej ropy* môže prepravovať surovú ropu ale nesmie prepravovať ropné produkty; a
- .3 *Tanker na prepravu ropných produktov* môže prepravovať ropné látky ale nesmie prepravovať surovú ropu.

13.2 Pri určovaní typu označenia typu ropného tankera na Osvedčenie IOPP na základe súladu s ustanoveniami pre SBT, PL, CBT a COW by sa mali uplatňovať nasledovné štandardy:

13.3 *Ropné tankery dodané po 1. júni 1982, tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.4 s nosnosťou menšou ako 20 000 ton.*

13.3.1 Tieto ropné tankery môžu byť označené ako „*tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok*“.

13.4 *Ropné tankery dodané po 1. júni 1982, tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.4 s nosnosťou menšou ako 20 000 ton.*

13.4.1 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky pre SBT + PL + COW, môžu byť označené ako „*tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok*“.

13.4.2 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky pre SBT + PL ale nie COW, môžu byť označené ako „*tanker na prepravu ropných produktov*“.

13.4.3 Ropné tankery s nosnosťou 20 000 a viac ton ale s nosnosťou menšou ako 30 000 ton, ktoré neprepravujú surovú ropu, lodné palivo, ťažký naftový olej alebo mazací olej ako náklad, ktoré nie sú vybavené SBT + PL, môžu byť označené ako „*tankery na prepravu ropných produktov*“.

13.5 *Ropné tankery dodané 1. júna 1982 alebo skôr tak, ako je to vymedzené v nariadení 1.28.3 ale dodané po 31. decembri 1979 tak, ako je to vymedzené v nariadení 1.28.2, s nosnosťou 70 000 a viac ton.*

13.5.1 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky pre SBT môžu byť označené ako „*tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok*“.

13.6 *Ropné tankery dodané 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom tak, ako je to definované v nariadení 1.28.3, s nosnosťou 40 000 a viac ton.*

13.6.1 Ropné tankery môžu byť označené ako „*tankery na prepravu surovej ropy/ropných látok*“.

13.7 *Ropné tankery dodané 1. júna 1982 alebo pred týmto dátumom tak, ako je to definované v nariadení 1.28.3, s nosnosťou menej ako 40 000 ton*

13.7.1 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky pre SBT môžu byť označené ako „*tanker na prepravu surovej ropy/ropných látok*“.

13.7.2 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky iba pre COW, môžu byť označené ako „*tanker na prepravu surovej ropy*“.

13.7.3 Ropné tankery, ktoré spĺňajú požiadavky pre CBT môžu byť označené ako „*tanker na prepravu ropných produktov*“.

14 Nový formulár Osvedčenia IOPP alebo jeho Dodatku

Nar. 9

V prípade, že sa zmení formulár osvedčenia IOPP alebo jeho dodatku a táto zmena a doplnenie nespôsobí skrátenie platnosti osvedčenia IOPP lode, existujúci formulár osvedčenia alebo dodatku, ktorý je aktuálny v čase nadobudnutia účinnosti zmeny a doplnenia, môže zostať v platnosti až do skončenia platnosti tohto osvedčenia za predpokladu, že pri prvej prehliadke po dátume nadobudnutia účinnosti zmeny a doplnenia, sú potrebné zmeny uvedené v existujúcom certifikáte alebo dodatku pomocou vhodných opráv, napr. preškrtnutím chybného údaju a napísaním opravy nad nesprávnym údajom.

15 Predĺženie platnosti Osvedčenia IOPP

Nar. 10 Ak sa ročná alebo priebežná prehliadka požadovaná nariadením 6 Prílohy I Dohovoru MARPOL, nevykonáva v lehote stanovenej v uvedenom nariadení, Osvedčenie IOPP stráca platnosť. Ak sa následne vykoná prehliadka zodpovedajúca požadovanej prehliadke, platnosť Osvedčenia sa môže obnoviť bez zmeny dátumu výročnej prehliadky a dátumu skončenia platnosti pôvodného osvedčenia a osvedčenia potvrdeného na tento účel. Dôkladnosť a prísnosť takejto prehliadky bude závisieť od obdobia, pre ktoré uplynula predpísaná prehliadka a v akom stave sa nachádza loď.

16 Kapacita zberných nádrží na ropné zvyšky

Nar. 12.1 16.1 Ako pomoc správnym orgánom štátu pri určovaní primeranej kapacity nádrží na ropné zvyšky sa ako usmernenie môžu použiť nasledovné kritériá. Tieto kritériá by sa nemali vykladať tak, že určujú množstvo ropných zvyškov, ktoré zariadenie strojového zariadenia vyrobí v danom časovom období. Kapacita nádrží na ropné zvyšky sa však môže vypočítať na základe akýchkoľvek iných primeraných predpokladov. Pre loď, ktorej kým bol položený alebo ktorá sa nachádzala v podobnom štádiu konštrukcie ku 31. decembru 1990, by sa namiesto usmernení uvedených v bodoch .1 a .2 mali použiť usmernenia uvedené v bodoch .4 a .5.

- .1 V prípade lodí, ktoré neprepravujú balastovú vodu v palivových nádržiach, minimálna kapacita zberných nádrží na ropné zvyšky (V_1) by sa mala vypočítať podľa nasledovného vzorca:

$$V_1 = K_1 CD \quad (\text{m}^3)$$

kde:

K_1 = 0.01 pre lode, kde sa lodné palivo čistí pre použitie v hlavnom motore alebo 0.005 pre lode, ktoré ako palivo používajú dieselovú naftu alebo pohonnú ropnú látku, ktorá nevyžaduje čistenie pred použitím,

C = denná spotreba paliva (v tonách); a

D = maximálna doba plavby medzi prístavmi, v ktorých môžu byť ropné zvyšky vypúšťané na breh do prístavného zberného zariadenia (dni). Ak neexistujú presné údaje, mala by sa použiť hodnota 30 dní.

- .2 Ak sú takéto lode vybavené homogenizátormi, spaľovňami ropných zvyškov alebo inými uznávanými prostriedkami, za účelom obmedzenia množstva na kalu na palube, minimálna kapacita nádrže na ropné zvyšky (V_1) by mala, namiesto vyššie uvedeného, byť:

V_1 = 1 m³ pre lode s hrubou priestornosťou 400 a viac RT ale menej ako 4 000 RT alebo 2 m³ pre lode s hrubou priestornosťou 4 000 viac RT.

- .3 V prípade lodí, ktoré prepravujú balastovú vodu v palivových nádržiach, minimálna kapacita zberných tankov na ropné zvyšky (V_2) by sa mala vypočítať podľa nasledovného vzorca:

$$V_2 = V_1 + K_2 B \quad (\text{m}^3)$$

kde:

V_1 = kapacita zberných tankov na ropné zvyšky vymedzená v bode .1 alebo .2 v m³,

K_2 = 0.01 hodnota pre palivové nádrže pre pohonnú ropnú látku alebo hodnota 0.005 pre palivové nádrže pre dieselovú naftu

B = kapacita nádrží na balastovú vodu, ktoré sa môžu tiež použiť aj na prepravu paliva (v tonách).

- .4 V prípade lodí, neprepravujúcich balastovú vodu v palivových nádržiach, minimálna kapacita zberných tankov na ropné zvyšky (V_1) by sa mala vypočítať podľa nasledovného vzorca:

$$V_1 = K_1 CD \quad (\text{m}^3)$$

kde:

$K_1 = 0.015$ pre lode, v ktorých sa lodné palivo čistí pre použitie v hlavnom motore alebo 0.005 pre lode, ktoré ako palivo používajú dieselovú naftu alebo pohonnú ropnú látku nevyžadujúcu čistenie pred použitím,

C = denná spotreba paliva (v tonách); a

D = maximálna doba plavby medzi prístavmi, v ktorých môže byť ropná látka vypúšťaná na breh do prístavného zberného zariadenia (dni). Ak neexistujú presné údaje, mala by sa použiť hodnota 30 dní.

.5 V prípade lodí, na ktorých je uzavretý stavebný kontrakt alebo ak stavebný kontrakt neexistuje, ktorej kým bol položený pred 1. júlom 2010 a ktoré sú vybavené homogenizátormi, spaľovňami ropných zvyškov alebo inými uznávanými prostriedkami, za účelom obmedzenia množstva na kalu na palube, by mala namiesto vyššie uvedenej minimálnej kapacity nádrží na kaly (V_1) použiť:

.5.1 50 % hodnoty vypočítanej podľa bodu .4; alebo

.5.2 1 m^3 pre lode s hrubou priestornosťou 400 a viac RT alebo menej ako 4 000 RT alebo 2 m^3 pre lode s hrubou priestornosťou 4 000 a viac RT, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.

16.2 Správne orgány štátu by mali stanoviť aby na lodi, ktorej kým bol položený alebo ktorá sa nachádzala v podobnom štádiu konštrukcie ku 31. decembru 1990 alebo neskôr, bola k dispozícii nádrž zodpovedajúceho objemu, ktorá môže zahŕňať, hore uvedené v bode 18.1 zbernú, kalovú nádrž, k uskladňovaniu kontaminovanej vody ropnými látkami z netesností, z odtokov a odpadov strojných zariadení a strojov lodí. Na existujúcich zariadeniach by sa to malo zohľadniť, pokiaľ je to primerané a uskutočniteľné.

17 Čerpadlo výhradne určené na odstraňovanie ropných zvyškov

Nar. 12.2.1 Za čerpadlo, určené výhradne na odstraňovanie ropných zvyškov z lode, by sa malo považovať akékoľvek čerpadlo používané na odstraňovanie ropných zvyškov z lode prostredníctvom štandardnej vypúšťacej prípojky uvedenej v nariadení 13 alebo akékoľvek čerpadlo používané k prečerpaniu ropných zvyškov do akýchkoľvek iných schválených prostriedkov na ich odstránenie ako sú lodné spaľovne, pomocný kotol vhodný na spaľovanie ropných zvyškov alebo iné prijateľné prostriedky, ktoré sú predpísané v bode 3.2 Dodatku k Osvedčeniu IOPP, Formuláru A alebo B.

Nar. 12.2.2 *Vypúšťací rozvod zbernej nádrže na ropné zvyšky (kaly)*

- .1 Nariadenie 12.2.2 by sa nemalo spätne uplatňovať na lode dodané pred 1. januárom 2014.*
- .2 Medzi potrubím na vypúšťanie ropných zvyškov z nádrže a potrubím na odčerpávanie vody by nemali byť žiadne prepojenia okrem prípadného spoločného potrubia vedúceho k štandardnému pripojeniu na vypúšťanie uvedenému v nariadení 13.3
- .3 V prípade lodí dodaných pred 1. januárom 2014 sa môžu akceptovať existujúce opatrenia, pri ktorých má nádrž na ropné zvyšky vypúšťací rozvod spojenie s nádržou na ropné zvyšky, odlučovač ropných zvyškov/vody sa môže akceptovať.

* Loď dodaná pred 1. januárom 2014 znamená loď:

- .1 pre ktorú bol stavebný kontrakt uzatvorený pred 1. januárom 2011; alebo
- .2 v prípade neexistencie stavebného kontraktu – loď, ktorej kým bol položený alebo sa nachádzala v podobnom štádiu stavby pred 1. januárom 2012; alebo
- .3 ktorá, po dokončení, bola dodaná majiteľovi pred 1. januárom 2014.

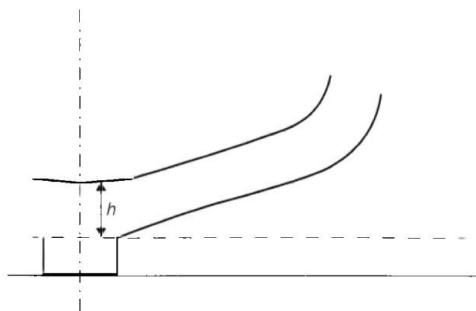
- 18 Vonkajšie pripojenie nádrže na ropné zvyšky**
- Nar. 12.3** Lode vybavené potrubím do a z nádrží na ropné zvyšky k lodným prípojkám pre vypúšťanie mimo loď, iné ako štandardné prípojky vymedzené v nariadení 13, nainštalované pred 4. aprílom 1993, môžu spĺňať nariadenie 12.3 nainštalovaním záslepiek do tohoto potrubia.
- 19 Čistenie nádrží na ropné zvyšky (kaly) a vypúšťanie zvyškov**
- Nar. 12.4** Na pomoc správnym orgánom pri určovaní primeranosti návrhu a konštrukciu nádrží na zvyšky oleja (kal), na uľahčenie ich čistenia a vypúšťania ich zvyškov do prístavných zberných zariadení sa poskytujú nasledovné usmernenia, ktoré ma vplyv na lode, ktorých kýl je položený alebo ktorý sa nachádza v podobnej fáze výstavby 31. decembra 1990 alebo neskôr:
- .1 je nutné zabezpečiť vhodné prielezy a to s prihliadnutím k vnútornej štruktúre nádrží na ropné zbytky (kal) aby sa vzhľadom na vnútornú štruktúru nádrží na zvyšky oleja (kal) dosiahli všetky časti nádrže na uľahčenie jej čistenia;
 - .2 nádrže na ropné zvyšky na lodiach prevádzkovaných ťažkým palivom, ktoré je potrebné pred použitím čistiť, musí byť vybavené primeranými ohrievacím zariadeniami alebo inými vhodnými prostriedkami na zlepšenie čerateľnosti a k úplnému vypusteniu obsahu nádrže;
 - .3 nádrže na ropné zvyšky na lodiach by mali byť vybavené určeným čerpadlom na vypúšťanie obsahu nádrže do prístavných zberných zariadení. Čerpadlo by malo byť vhodného typu, kapacity a výtlačnou hlavou so zreteľom na charakteristiky čerpanej kvapaliny a veľkosť a polohu nádrže a celkový čas vypúšťania.
 - .4 ak je akákoľvek nádrž na ropné zvyšky (napr. prevádzková nádrž na ropné zvyšky*), s ktorej sú dodávané ropné zvyšky priamo do prostriedkov k odstraňovaniu ropných zvyškov, ktoré sú predpísané v odseku 3.2 Dodatku k Osvedčeniu IOPP, Formulár A alebo B a sú vybavené vhodnými prostriedkami určenými k vypúšťaniu ich zvyškov, nemusia sa na danú nádrž na ropné zvyšky vzťahovať vyššie uvedené požiadavky pododseku .3.
- 20 Ochrana palivovej nádrže**
- Nar. 12A.6, 12A.7, 12A.8** 20.1 Ventily pre nádrže na pohonné hmoty umiestnené v súlade s ustanoveniami odsekov 6, 7 a 8 bodu 12A.7, Prílohy I Dohovoru MARPOL, nariadenie 12A, sa môžu posudzovať podobným spôsobom ako pri posudzovaní sacích studničiek, (ako 12A.8 podľa nariadenia MARPOL 12A.10 a preto môžu byť nainštalované vo vzdialenosti od dna lode najmenej $h/2$.
- 20.2 Ventily pre palivové nádrže, ktoré môžu byť umiestnené vo vzdialenosti od dna alebo boku lode vo vzdialenosti menšej ako h alebo w , v súlade s výkonnostnou normou účinnosti náhodného úniku ropného paliva podľa Nar. 12A.11 Prílohy I Dohovoru MARPOL, môžu byť usporiadané vo vzdialenosti menšej ako h alebo w .
- 20.3 Potrubia odvodu palivovej nádrže a prepádové potrubia sa nepovažujú za súčasť palivového systému pohonu lode a preto môžu byť umiestnené vo vzdialenosti od boku lode menej ako w .
- 20.4 Okrem toho, že veľkosť sacích studničiek uvedených Nar. 12A.10, Prílohy I Dohovoru MARPOL musí byť čo najmenšia, mala by byť primeraná veľkosti sacieho potrubia a oblasti, na ktoré sa vzťahuje.
- 21 Meranie vzdialenosti „h“**

* Prevádzková nádrž na ropné zvyšky znamená nádrž určená k príprave ropných zvyškov na spaľovanie tak, ako je to vymedzené v odseku 5.3.3 dodatku k Prílohe k MEPC 1/Obežník 642 v znení MEPC. 1/Obežník 676 a MEPC. 1/Obežník 760.

Nar. 12A.6,
12A.7,
12A.8,
12A.11.8

21.1 Vzďialenosť „ h “ by sa mala merať kolmo od konštrukčnej línie dnovej obšívky (nariadenie 12A, Obrázok 1).

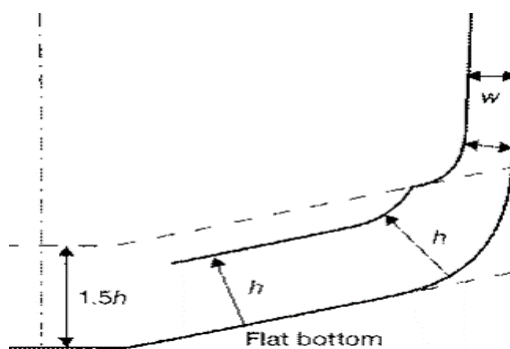
- .1 V prípade plavidiel skonštruovaných s lodným skegom, by sa skeg nemal považovať za ponúkajúci ochranu nádrží FO. Pre oblasť šírky lodného skegu, by sa mala vzdialenosť „ h “ merať kolmo na čiaru rovnobežnú s základnou čiarou pri priesečníku lodného skegu a konštrukčnou líniou dnovej obšívky ako znázorňuje obrázok A.



Obrázok A

- .2 V prípade plavidiel navrhnutých s trvalým sklonom, by sa konštrukčná línia nemala používať ako referenčný bod. Vzďialenosť „ h “ by sa mala merať kolmo na základnú čiaru dnovej obšívky na príslušných rebrách, kde sa majú palivové nádrže chrániť.

21.2 V prípade plavidiel skonštruovaných s kýlovitosťou dna, by sa mala vzdialenosť „ $1.5h$ “ merať kolmo na základnú čiaru dnovej obšívky ako znázorňuje obrázok B.



Obrázok B

21.3 Vyššie uvedené body 1 a 2 sa uplatňujú aj na odkaz na vzdialenosť „ h “ v nariadení 12A.11.8.

22 Uplatnenie nariadenia 12A pre MODU (mobilné príbrežné vrtacie jednotky)

Nar. 12A.7,
12A.8

Pri uplatňovaní nariadenia 12A Prílohy I Dohovoru MARPOL na stabilizačné stĺpy jednotky (ďalej len „MODU“) tak, ako sú vymedzené nariadením 12A.8 Kódexu MODU, za účelom umiestnenia palivových nádrží, sa obmedzenia umiestnenia vymedzeného v odsekoch 7 a 8 nariadenia uplatňujú na tie oblasti, ktoré môžu byť poškodené a to nasledovne:

- .1 predpokladá sa, že sú poškodené iba tie stĺpy, podvodné trupy a výstuže

- na obvode jednotky a predpokladá sa, že k poškodeniu došlo v exponovaných častiach stĺpov, podvodných trupov a výstuh;
- .2 predpokladá sa, že sú poškodené stĺpy a výstuže na akejkoľvek úrovni od 5,0 m vyššie a 3,0 m nižšie pod rozsahom ponorov uvedených v návode na obsluhu MODO pre normálne a náročné poveternostné podmienky; a
 - .3 predpokladá sa, že podmorský trup a podstavce sú poškodené pri prevádzke v tranzitnom stave rovnakým spôsobom ako je uvedené v bodoch 1 a .2, so zreteľom na ich tvar.

23 Automatický ochranný vypínač požadovaný nariadením 15.3.2

Nar. 14, 15 Nariadenie 15.3.2 obsahuje odkaz na nariadenie 14.7, ktorý vyžaduje stokový alarm pri dosiahnutí 15 ppm aj ochranný vypínač, ktoré zabezpečí, že vypúšťanie sa automaticky zastaví, keď obsah ropných látok v odpadnej vode prekročí 15 ppm. Vzhľadom na to, že to nie je požiadavka nariadenia 14 pre lode s hrubou priestornosťou menšou ako 10 000 ton, takéto lode nemusia byť vybavené takýmto výstražným a vypínacím zariadením ak sa nebude žiadna odpadová voda z priestorov strojného zariadenia vypúšťať v osobitných oblastiach. Naopak, vypúšťanie odpadových vôd v osobitných oblastiach z lodí bez 15 ppm stokového alarmu a automatického ochranného vypínača je porušením Dohovoru aj keď je obsah ropných látok v kontaminovanej odpadovej vode je nižší ako 15 ppm.

24 Kontrola vypúšťania balastovej vody z palivových nádrží

Nar. 14.1 24.1 Druhá veta nariadenia 14.1 sa má vykladať nasledovne:
Každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac RT ale menej ako 10 000 RT:

- .1 ktorá nenesie balastovú vodu v palivových nádržiach, by mala byť vybavená zariadením na filtrovanie ropných látok s obsahom 15 ppm na obmedzenie vypúšťania stok z priestorov lodnej strojovne.
- .2 ktorá nenesie balastovú vodu v palivových nádržiach, by mala byť vybavená zariadením požadovaným nariadením 14.2 na obmedzenie vypúšťania stok z priestorov lodných strojovní a kontaminovanej balastovej vody z palivových nádrží. Lode, na ktorých nie je možné namontovať toto zariadenie, by mali kontaminovanú balastovú vodu z palivových nádrží uskladňovať na palube a vypúšťať ju do prístavných zberných zariadení.

24.2 Vyššie uvedené zariadenie by malo mať dostatočnú kapacitu aby zvládlo množstvo odpadových vôd, ktoré sa majú vypustiť.

25 Zariadenia na filtrovanie ropných látok

Nar. 14.1, 14.2 Zariadenia na filtrovanie ropných látok vymedzené v nariadeniach 14.1 a 14.2 sú zariadenia na filtrovanie ropných látok a môžu zahŕňať akúkoľvek kombináciu separátora, filtra alebo koalesceru ale tiež samostatná jednotka, ktorá má zabezpečiť, že obsah ropných látok v odpadovej vode neprekročí 15 ppm.

26 Výnimky pre obmedzené plavby

Nar. 14.5.3.4 Medzinárodné osvedčenie o predchádzaní znečisťovania ropnými látkami z lodí by malo obsahovať dostatočné informácie, ktoré umožnia prístavnému štátu určiť, či loď spĺňa podmienky týkajúce sa výnimky vo vzťahu k pojmu „obmedzené plavby“ tak, ako je stanovené správnym orgánom štátu. Toto môže zahŕňať zoznam prístavov, maximálnu dobu trvania plavby medzi prístavmi, ktoré majú prístavné prijímacie zariadenia pre lodný odpad alebo podobné podmienky tak, ako sú určené správnym orgánom štátu.

- 27 Kontrola vypúšťania ropných látok**
- Nar. 15** *Prečerpávanie ropných zvyškov, ktoré súvisia s nákladom bez ropných látok do odpadných nádrží ropných tankerov.*
- 27.1 Pokiaľ ropné zvyšky, ktoré majú súvis s nákladom bez ropných látok, sa prečerpávajú do odpadných nádrží ropných tankerov, vypúšťanie týchto zvyškov by malo byť v súlade s nariadením 34.
- 27.2 Výše uvedené vymedzenie by nemalo byť chápané ako uvoľnenie platného zákazu rozmiestnenia potrubia spojujúcich strojovňu a odpadných, zberných nádrží, ktoré by mohlo umožniť vniknutie nákladu do priestorov strojovne. Akékoľvek usporiadanie potrubného systému stanovené pre vypúšťanie stok z priestorov strojovne do odpadných nádrží by malo zahŕňať zodpovedajúce prostriedky určené k zabráneniu spätnému toku kvapalného nákladu a plynu do priestorov strojovne. Akékoľvek takéto usporiadanie nepredstavuje uvoľnenie požiadaviek nariadenia 14, pokiaľ sa to vzťahuje na odlučovač ropných látok.
- 28 Vymedzenie pojmu „loď pláva po trase“**
- Nar. 15.2.1** Pojem „loď pláva po trase“ znamená, že loď pláva na mori na kurze alebo kurzoch, vrátane odchýlky od najkratšej priamej trasy, ktorá pokiaľ je to možné z navigačných dôvodov, spôsobí, že akékoľvek vypúšťanie sa rozšíri na tak veľkú morskú oblasť ako je to možné a uskutočniteľné.
- 29 Lodné palivo**
- Nar. 16.2** *Veľké množstvá paliva*
- 29.1 Pojem „veľké množstvá paliva“ v nariadení 16.2 sa vzťahuje na lode, od ktorých sa vyžaduje aby zostali na mori počas dlhšieho obdobia z dôvodu osobitnej povahy ich prevádzky a obchodných činností. Na základe posudzovaných okolností by sa od týchto lodí vyžadovalo aby svoje prázdne palivové nádrže naplnili vodným balastom, tak, aby sa zachovala dostatočná stabilita a bezpečné plavebné podmienky.
- 29.2 Takéto lode môžu okrem iného zahŕňať niektoré veľké rybárske lode alebo oceánske remorkéry. Do tejto kategórie sa môžu zahrnúť aj niektoré iné typy lodí, pri ktorých môže byť z bezpečnostných dôvodov, napr. stability, potrebné vyžadovať prepravu balastu v palivových nádržiach.
- 30 Uplatňovanie nariadenia 16.4**
- Nar. 16.4** Ak je oddelenie palivových nádrží a nádrží na balast neprimerané alebo neuskutočniteľné pre lode, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 16.4, balastová voda sa môže prepravovať v palivových nádržiach za predpokladu, že takáto balastová voda sa vypúšťa do mora v súlade s požiadavkami nariadení 15.2.15.3, 15.5 a 15.6 alebo do prístavných zberných zariadení v súlade s nariadením 15.9.
- 31 Ropné tankery používané na skladovanie špinavého balastu**
- Nar. 18, 19, 20, 33, 35** Ak sa ropný tanker používa ako plávajúce zariadenie na prijímanie špinavého balastu vypúšťaného z ropných tankerov, nevyžaduje sa od takéhoto tankera aby spĺňal ustanovenia nariadení 18,19, 20, 33 a 35
- 32 Požiadavky SBT, CBT, COW**
- Nar. 18.3.2** *Kapacita SBT*
- Pre účely uplatňovania nariadenia 18.3.2 sa považuje, že nasledovné činnosti ropných tankerov spadajú do kategórie výnimočných prípadov:
- .1 ak sa od kombinovaných tankerov vyžaduje aby boli prevádzkované pod nakladacími alebo vykladacími portálmi;
 - .2 ak sa od tankerov vyžaduje aby preplávali pod nízkym mostom;
 - .3 ak miestne predpisy prístavu alebo kanála vyžadujú pre bezpečnú plavbu

špecifické ponory;

- .4 ak dojednanie prijaté pre nakládku a vykládku vyžaduje aby mal tanker väčší ponor ako ponor dosiahnutý aj keď sú všetky oddelené balastové nádrže naplnené;
- .5 ak pravidlá dovoľujú dôkladnú kontrolu a/alebo meranie hrúbky oceľových prvkov lode pomocou plťí;
6. v priebehu hydrostatickej tlakovej skúšky nádrží.

33 Podmienky pre ropné tankery s oddeleným balastom s dĺžkou menšou ako 150 m

Nar. 18.5

33.1 Pri určovaní minimálneho ponoru a sklonu ropných tankerov, kvalifikovaných ako ropné tankery s oddelenou záťažou s dĺžkou kratšou ako 150 m, by správny orgán štátu mal postupovať podľa pokynov uvedených v Dodatku 1.

33.2 Vzorce uvedené v Dodatku 1 nahrádzajú vzorce stanovené nariadením 18.2 a tieto ropné tankery by mali spĺňať aj podmienky stanovené v nariadeniach 18.3 a 18.4 aby mohli byť kvalifikované ako ropné tankery SBT.

34 Ropné tankery vymedzené v nariadení 1.28.3 s hrubou priestornosťou 40 000 a viac RT s CBT a COW

34.1 Ropné tankery, ktoré sú definované v nariadení 1.28.3 s hrubou priestornosťou 40 000 a viac RT, vybavené CBT a COW a označené v Dodatku k Osvedčeniu IOPP ako „tanker na prepravu surovej ropy/ropných produktov“, sú prevádzkované nasledovne:

- .1 Mali by byť vždy prevádzkované s CBT a vo vyhradených nádržiach na čistý balast by sa nemala prepravovať ani surová ropa ani ropné látky; a
- .2 Pri preprave úplného alebo čiastočného nákladu surovej ropy by sa mali nádrže v ktorých sa prepravuje surová ropa, prevádzkovať s COW, za účelom obmedzenia množstva kalu.

34.2 Správnym orgánom schválené postupy pre prepínanie medzi režimom COW a režimom CBT na tankeroch s bežným alebo samostatným, nezávislým potrubím a čerpadlami pre manipuláciu s nákladom a (CBT) balastom by mali byť neustále akceptovateľné, pokiaľ preprava surovej ropy v režime CBT sa neuvádza ako prípustná.

35 Kapacita CBT

Nar. 18.8

Na účely stanovenia kapacity CBT, tam sa môžu zahrnúť tieto nádrže:

- .1 nádrže na oddelený balast; a
- .2 koferdamy a nádrže v prednom a zadnom kolíznom priestore, za predpokladu, že sa používajú výlučne na prepravu balastovej vody a sú spojené s trvalým potrubím s balastovými čerpadlami.

36 Merač obsahu ropných látok v CBT

Nar. 18.8.3

Vypúšťanie balastu z vyhradených nádrží na čistý balast by malo byť nepretržite monitorované (ale nemusí byť nevyhnutne zaznamenávané) meračom obsahu oleja požadovaným nariadením 18.8.3 aby bolo možné z času na čas pozorovať obsah ropných látok v balastovej vode. Nevýžaduje sa aby sa toto meradlo obsahu ropných látok automaticky uvádzalo do prevádzky.

37 Ochranné priestory SBT

Nar. 18.12 až 18.15

37.1 Malo by sa vykonať meranie minimálnej šírky bočných nádrží a minimálnej vertikálnej hĺbky nádrží s dvojitém dnom a hodnoty ochranných oblastí PA_C/PA_S by sa mali vypočítať v súlade s „Dočasným odporúčaním pre jednotnú interpretáciu nariadení 18.12-18.15 – Ochranné priestory nádrží na oddelený balast“ uvedeným v

Dodatku 2.

37.2 Lode, ktoré sú vybudované v súlade s týmto výkladom, by sa mali považovať za lode spĺňajúce požiadavky nariadení 18.12-18.15 a nebude nutné ich meniť ak by z neskoršieho výkladu vyplynuli iné požiadavky.

37.3 Ak podľa názoru správneho orgánu akýkoľvek ropný tanker, ktorého kýl bol položený alebo ktorý bol v podobnej etape stavby pred 1. júlom 1980 spĺňa požiadavky nariadení 18.12-18.15 bez zohľadnenia vyššie uvedeného „Dočasného odporúčania“, správny orgán môže uznať, že takýto tanker spĺňa požiadavky nariadení od 18.12 do 18.15.

38 Ropné tankery s nezávislými nádržami

Nar. 19 Ropné tankery s nezávislými nádržami sa považujú za ropné tankery s dvojitým trupom za predpokladu, že sú navrhnuté a postavené tak, že minimálna vzdialenosť medzi hranicami nádrže určeného pre náklad a dnom lode a bočnou obšívkou je v súlade s ustanoveniami nariadenia 19.

39 Šírka bočných nádrží a výška nádrží dvojitého dna na ohybe stokovej oblasti

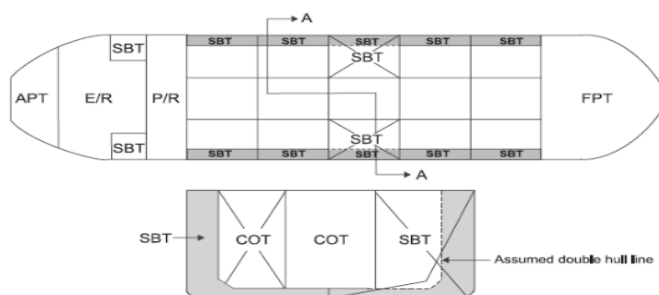
Nar. 19.3.3 Požiadavky nariadenia 19.3.3 na ohybe stokovej oblasti sa vzťahuje na celú dĺžku nádrže.

40 Celková kapacita balastových nádrží

Nar. 19.4 40.1 Akýkoľvek balast prepravovaný v lokalizovaných vnútorných rozšíreniach, priehlinách alebo výklenkoch dvojitého trupu ako sú priedelové stolice, by sa mal prepravovať na viac, nad rozsah minimálnej požiadavky na oddelený balast podľa nariadenia 18.

40.2 Pri výpočte celkovej kapacity podľa nariadenia 19.3.4 by sa malo zohľadniť nasledovné:

- .1 kapacita balastových nádrží umiestnených v lodných strojovniach by mala byť vylúčená zo súhrnnej kapacity balastových nádrží;
- .2 kapacita balastových nádrží umiestnených vo vnútri dvojitého trupu, by mala byť vylúčená zo súhrnnej kapacity balastových nádrží (pozri obrázok 1).
- .3 priestory ako sú koferdamy, prázdne priestory umiestnené v dvojitom trupe v celej dĺžke nádrže, určenej na prepravu nákladu, by mali byť zahrnuté do celkovej kapacity balastových nádrží (pozri obrázok 2).

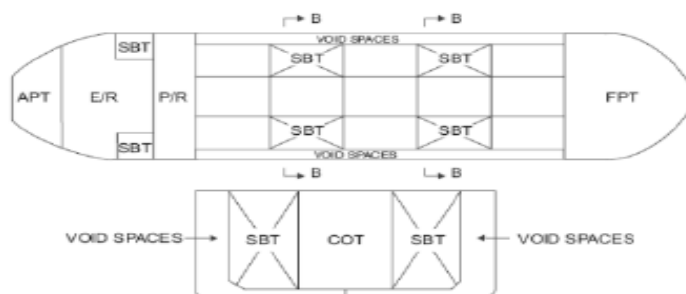


ASSUMED DOUBLE HULL LINE = predpokladaná línia dvojitého trupu

SBT: Nádrž na oddelený balast COT: Nádrž na prevoz nákladu
 FPT: Nádrž predného kolízneho priestoru APT: Nádrž zadného kolízneho priestoru
 E/R: Strojovňa P/R: Pumpovňa

Obrázok 1

Sekcia B-B



VOID SPACES = Koferdamy/prázdne priestory

SBT: Nádrž na oddelený balast COT: Nádrž na prevoz nákladu
 FPT: Nádrž predného kolízneho priestoru APT: Nádrž zadného kolízneho priestoru
 E/R: Strojovňa P/R: Pumpovňa

Obrázok 2

41 Vymedzenie pojmu dvojplášťových bočných nádrží

Nar. 19.6.2 Bočné nádrže, koferdamy vyžadované z dôvodu ochrany po celej dĺžky nákladovej nádrže podľa nariadenia 19.6.2 na účelom dosiahnutia súladu s nariadením 21.4.2 sa môžu použiť ako nákladné nádrže na prepravu ropných produktov iných druhov ako sú ťažké ropné látky ak je loď vybavená nákladnými nádržami usporiadanými tak, že kapacita každej nákladovej nádrže nepresahuje 700 m³.

42 Vymedzenie ropného tankera Kategórie 2

Nar. 20.3.2 Každý ropný tanker Kategórie 2 musí byť vybavený nádržami na oddelený balast, lokálne chránenými (SBT/PL).

43 Veľká prestavba v súlade s nariadením 20.4

Nar. 20.4 Na účely určenia dátumu nadobudnutia účinnosti požiadaviek nariadenia 20.4 Prílohy

I Dohovoru MARPOL, ak ropný tanker prešiel významnou prestavbou vymedzenou v nariadení 1 Prílohy I Dohovoru MARPOL, ktorej výsledkom bola výmena provy, vrátane celého nákladového priestoru, sa za dátum ukončenia veľkej prestavby ropného tankera považuje deň dodania lode podľa nariadenia 20.4 Prílohy I Dohovoru MARPOL, za predpokladu, že:

- .1 veľká prestavba ropného tankera bola dokončená pred 6. júlom 1996;
- .2 prestavba zahŕňala výmenu celého nákladového úseku a provy a ropný tanker je v súlade so všetkými príslušnými ustanoveniami Prílohy I Dohovoru MARPOL platnými v deň ukončenia veľkej prestavby; a
- .3 pôvodný dátum dodávky ropného tankera sa bude uplatňovať ak sa berie do úvahy veková hranica 15 rokov týkajúcej sa prvej inšpekcie v Systéme hodnotenia stavu lode, ktorá sa má dokončiť v súlade s nariadením 20.6 Prílohy I Dohovoru MARPOL.

44 Bočné nádrže a priestory dvojitého dna ropných tankerov v zmysle nariadenia 1.28.5 používané pre balastovú vodu

Nar. 20.6 Pokiaľ sa bočné nádrže a nádrže dvojitého dna vymedzené v nariadení 20.6 využívajú ako balastové nádrže, rozčlenenie balastu musí minimálne spĺňať Revidované špecifikácie pre ropné tankery s vyčlenenými nádržami na čistý balast (nariadenie A.495 (XII)).

45 Požiadavky na Systém hodnotenia stavu lode (CAS)

Nar. 21.6.1 Prvá inšpekcia CAS sa uskutoční súčasne s prvou priebežnou alebo obnovovacou prehliadkou:

- po 5. apríli 2005 alebo
- po dátume, kedy loď dosiahne vek 15 rokov,

podľa toho, čo nastane neskôr.

46 Ochrana dna strojovni nákladových čerpadlových priestorov

Nar. 22.5 46.1 Pojem „strojovňa čerpadiel“ znamená riadiacu miestnosť čerpadiel nákladu. Balastové potrubie môže viesť cez dvojité dno strojovni čerpadiel a to za predpokladu, že žiadne poškodenie tohoto potrubí nespôsobí nečinnosť lodných čerpadiel umiestnených v tejto „strojovni čerpadiel“.

46.2 Dvojité dno chrániace „strojovňu čerpadiel“ môže mať formu ako prázdneho priestoru, koferdamu, balastovej nádrže alebo ak to nezakazujú iné nariadenia, palivovej nádrže.

46.3 Stokové studničky môžu byť akceptovateľné v rámci dvojitého dna za predpokladu, že tieto studničky sú čo najmenšie a vzdialenosť medzi dnom studničky a základnou líniou lodi meranej kolmo k základní línií lodi nie je menšia ako 0,5h.

46.4 Ak sa časť strojovne čerpadiel nachádza pod minimálnou výškou požadovanou nariadením 22.2, potom iba táto časť strojovne čerpadiel musí mať dvojité dno.

47 Priebeh náhodného úniku ropných látok

Hodnota pretlaku v kPa

Nar. 27.7.3.2 Ak je namontovaný systém inertného plynu, za normálny pretlak v kPa sa považuje hodnota 5 kPa.

48 Obmedzenie veľkosti nádrže a stabilita pri poškodení

Nar. 24.1.2 *Predpoklady poškodenia dna lode*

Pri použití hodnôt pre poškodenie dna v prednej časti lode tak, ako je vymedzené v nariadení 24.1.2, na účely výpočtu úniku ropných látok a stability pri poškodení, by 0,3L od prednej kolmice malo byť najzadnejším bodom rozsahu poškodenia.

- 49 Hypotetický únik ropných látok pri kombinovaných tankeroch**
- Nar. 25** Na účely výpočtu hypotetického úniku ropných látok u kombinovaných tankeroch:
- .1 objem nádrže určenej na prevoz nákladu musí zahŕňať objem nakladacieho otvoru až po hornú časť orámovania nákladového priestoru, bez ohľadu na konštrukciu poklopu ale nesmie zahŕňať objem akéhokoľvek poklopu nákladového priestoru; a
 - .2 pri meraní objemu na konštrukčných linkách, nebude odpočítaný žiaden objem vnútorných konštrukcií.
- 50 Výpočet hypotetického úniku ropných látok**
- Nar. 25.3.3** V prípade, že šírka b_i nie je konštantná po celej dĺžke konkrétnej bočnej nádrže, za účelom posúdenia hypotetických únikov ropných látok O_c a O_s by sa mala použiť najmenšia hodnota b_i v nádrži.
- 51 Hypotetický únik ropných látok**
Umiestnenie ventilov
- Nar. 25.3.3** 51.1 S ventilmi alebo inými uzatváracími zariadeniami umiestnenými v súlade s ustanoveniami nariadenia 25.3.3 Prílohy I Dohovoru MARPOL, sa môžu posudzovať podobným spôsobom ako pri posudzovaní sacích studničiek podľa nariadenia 12A.10 Dohovoru MARPOL a preto môžu byť umiestnené vo vzdialenosti od dna lode najmenej $h/2$.
- 51.2 Okrem toho, že musia mať čo najmenšiu plochu, rozmery sacích studničiek podľa nariadenia 25.3.3 v Prílohe I Dohovoru MARPOL by mali byť primerané rozmerom sacieho potrubia a pokrytej ploche.
- 52 Stabilita v neporušenom stave**
- Nar. 27** 52.1. Plavidlo by malo byť naložené zo všetkými nákladovými nádržami naplnenými na úroveň zodpovedajúcim maximálnemu celkovému súčtu vertikálneho momentu objemu a momentu zotrvačnosti voľného povrchu pri nulovom náklone každej jednotlivej nádrže. Hustota nákladu by mala zodpovedať dostupnej hrubej hmotnosti nákladu pri výtlačku, pri ktorom priečne KM dosiahne minimálnu hodnotu za predpokladu odplávania plného stavu spotrebného materiálu a 1 % celkovej kapacity balastovej vody. Maximálny moment voľného povrchu by sa mal predpokladať vo všetkých balastových podmienkach. Za účelom výpočtu GM_0 by korekcie voľného povrchu kvapaliny by mali byť založené na príslušnom momente zotrvačnej hmotnosti voľného povrchu kvapaliny. Krivka vyrovnávacieho ramena páky môže byť korigovaná na základe momentov prenosu kvapaliny.
- 52.2 Na preukázanie zhody s nariadením 27 Prílohy I Dohovoru MARPOL je ako alternatíva k nakladacej kauze opísanej v jednotnej interpretácii 45.1 Dohovoru MARPOL prijaté vykonanie rozsiahlej analýzy zahŕňajúcej všetky možné kombinácie nakladania nákladu a zaťažovacej nádrže. Pri takýchto rozsiahlych podmienkach analýzy sa usudzuje, že:
- .1 hmotnosť, súradnice ťažiska a moment voľnej hladiny kvapaliny pre všetky nádrže by mali zodpovedať skutočnému obsahu posudzovaného vo výpočtoch; a
 - .2 súlade s nasledujúcimi premennými, by sa mali vykonávať extenzívne výpočty:
 - .2.1 Ponory by sa mali meniť medzi ponorom pre loď v ľahkých balastových podmienkach (bez cestujúcich, náklonu s 10% zásobami) a konštrukčným ponorom;
 - .2.2 treba vziať do úvahy spotrebné materiály vrátane ale nielen, lodného paliva, dieselovej nafty a sladkej vody, pri stave zaťaženia s 97%, 50% a 10% množstvom zásob;

- .2.3 pre každý ponor a zmenu spotrebného materiálu by dostupná hrubá nosnosť mala zahŕňať balastovú vodu a náklad tak, aby boli pokryté kombinácie medzi stavom zaťaženia s maximálnym 100 % balastom a s minimálnym 0% nákladom a naopak. Vo všetkých prípadoch by sa mal vybrať počet naložených balastových a nákladových nádrží tak, aby sa zohľadnila najhoršia možná kombinácia VCG a voľných hladín kvapaliny v tankoch. Prevádzkové obmedzenie počtu nádrží, ktoré sa považujú za súčasne nevyťažené a vylúčenie špecifických nádrží, by sa nemali povoliť. Všetky balastové nádrže musia mať obsah aspoň 1 %;
- .2.4 musí byť posudzovaná hustota nákladu medzi najnižšou a najvyššou určenou k prepravu; a
- .2.5 mali by byť preskúmané dostatočné kroky medzi všetkými limitmi aby sa zabezpečilo, že budú identifikovateľné najhoršie možné podmienky. Malo by sa preskúmať minimálne 20 krokov pre rozsah stavu zaťaženia lode s obsahom nákladu a balast v rozmedzí od 1 % do 99 % celkovej kapacity. Môžu byť potrebné kroky s užšími rozstupmi v blízkosti kritických častí rozsahu.

V každej fáze musia byť splnené kritériá uvedené v odseku 1 nariadenia 27.

53 Prevádzkový ponor

- Nar. 28.1** Pokiaľ ide o pojem „akýkoľvek prevádzkový ponor odrážajúci skutočný stav čiastočného alebo úplného zaťaženia“, požadované informácie by mali umožniť posúdenie stability pri poškodení za rovnakých podmienok alebo podobných podmienkam, v ktorých sa očakáva, že loď bude prevádzkovaná.

54 Scie studničky

- Nar. 28.2** Na účely stanovenia rozsahu predpokladaného poškodenia podľa nariadenia 28.2 sa môžu scie studničky nebrať do úvahy, za predpokladu, že takéto studničky nie sú v priestore nadmerné a nepresahujú pod nádrž na minimálnu vzdialenosť a v žiadnom prípade nie viac ako do vzdialenosti výšky polovice výšky dvojitého dna.

55 Nádrže s hladkými stenami

- Nar. 29.2.3.3** Pojem "nádrže s hladkými stenami" by mali zahŕňať hlavné nákladové tanky/nádrže pri tankeroch na prepravu ropných produktov/voľne ložených substrátov/rúd, ktoré môžu byť skonštruované s vertikálnym rámovaním malej hĺbky. Vertikálne umiestnené, prelisované priečne priedely s vlnovitým profilom, sú považované za hladké steny.

56 Usporiadanie čerpacích zariadení a potrubné systémy

- Nar. 30.2** *Potrubné systémy pre vypúšťanie nad vodoryskou*

56.1 Podľa nariadenia 30.2, potrubný rozvod určený na vypúšťanie do mora nad vodoryskou, musí byť vedený buď:

- .1 do lodného vypúšťacieho ventilu, umiestneného nad vodoryskou v najhlbšom stave zaťaženia pod balastom; a
- .2 do vypúšťacieho ventilu na rozvodovom potrubí umiestnenom v strede lode alebo podľa toho kde je nainštalované nad hornou palubou, k vykladaciemu/nakladaciemu zariadeniu na prove alebo korme,

56.2 Bočný vypúšťací ventil vymedzený v bode 56.1.1 by mal byť umiestnený tak, aby jeho dolný okraj nebol ponorený ak loď nesie maximálne množstvo balastu v priebehu balastových plavieb, so zreteľom na druh a činnosť lode. Výpustný otvor umiestnený nad vodoryskou v nasledovných stave záťaž za plavby pod balastom, bude akceptovaný ako výstup spĺňajúci túto požiadavku:

- .1 na ropných tankeroch, ktoré nie sú vybavené SBT alebo CBT, v stave

záťaže, keď loď prepravuje normálny odjazdový balast a normálny čistý balast súčasne: a

- .2 na ropných tankeroch vybavených SBT alebo CBT, v stave záťaže, keď loď prepravuje balastnú vodu v oddelených alebo v na to vyhradených nádržiach s čistým balastom, spolu s dodatočným balastom v nákladových nádržiach v súlade s nariadením 18.3.

56.3 Správny orgán môže povoliť potrubný systém, ktorý je vedený k vypúšťaciemu ventilu umiestneného na bočnej strane lode nad čiarou ponoru v balaste pri odplávaní ale nie nad čiarou ponoru v najhlbšom stave balastu ak boli takéto zariadenia namontované pred 1. januárom 1981.

56.4 Hoci nariadenie 30.2 nebráni použitiu zariadenia uvedeného v bode 56.1.2, určeného na vypúšťanie balastovej vody, uznáva sa, že použitie tohto zariadenia nie je žiaduce a dôrazne sa odporúča aby lode boli vybavené buď bočnými vypúšťacími ventilmi uvedenými v bode 60.1.1 alebo s zariadením na čiastočné oddelenie toku ako je uvedené v nariadení 30.6.5.

57 Potrubie s malým priemerom

Nar. 30.4.2 57.1 Na účely uplatňovania nariadenia 30.4.2 by prierez potrubia malého priemeru nemal presiahnuť:

- .1 10% prierezu hlavného vypúšťacieho potrubia nákladu pri ropných tankeroch dodaných po 1. júni 1982 tak, ako je definované v nariadení 1.28.4 alebo u ropných tankeroch dodaných 1. júna 1982 alebo skôr tak, ako je definované v nariadení 1.28.3, ktoré nie sú zatiaľ vybavené potrubím s malým priemerom; alebo
- .2 25% prierezu hlavného vypúšťacieho potrubia nákladu pri ropných tankeroch dodaných 1. júna 1982 alebo skôr tak, ako je definované v nariadení 1.28.3 a ktoré sú vybavené potrubím s malým priemerom (Pozri bod 4.4.5 revidovaných špecifikácií COW obsiahnutých v rezolúcii A.446(XI) zmenenej a doplnenej Organizáciou rezolúciami A.497(XII) a A.897(21)).

57.2 Pojem „pripojená z vonkajšej strany“ vzhľadom na potrubie s malým priemerom pre vypúšťanie na breh by sa malo vykladať, v zmysle prípojky na strane ventilov rozvodového systému lode v smere toku prúdu, keď sa náklad vyčerpáva a to i na pravoboku, či ľavoboku. Toto usporiadanie by umožnilo odčerpanie zvyškov z nákladového potrubia tankera na breh s ventilmi rozvodového systému lode uzatvorenými, cez rovnaké spojenia/ prípojky, ako v prípade hlavného nákladového potrubia (pozri náčrt uvedený v dodatku 3).

58 Špecifikácie systému s čiastočným prietokom

Nar. 30.6.5.2 Špecifikácie pre návrh, inštaláciu a prevádzku systému s čiastočným prietokom na riadenie vypúšťania mimo loď uvedených v nariadení 30.6.5.2 sú stanovené v doplnku 4.

59 Príklady spoľahlivých prostriedkov

Nar. 30.7 Príklady spoľahlivých, pozitívnych prostriedkov môžu mať formu záslepiek, okuliarových záslepiek, potrubných klapiek, vyprázdňovacích alebo odsávacích systémov alebo vodných tlakových, či vzduchových systémov. V prípade, že sa použijú vyprázdňovacie alebo odsávacie systémy alebo vodné tlakové, či vzduchové systémy, potom musia byť tieto systémy vybavené tlakomerom aj poplachovým systémom, ktorý umožní nepretržité monitorovanie stavu úseku potrubnej časti a tým aj integritu ventilu medzi morskou sacou skriňou a palubnými ventilmi.

60 Celkové vypúšťané množstvo

Nar. 34.1.5 Pojem „celkové množstvo konkrétneho nákladu, ktorého súčasťou sú tieto zvyšky“ v nariadení 34.1.5 sa vzťahuje na celkové množstvo konkrétneho nákladu, ktorý bol prepravovaný na predchádzajúcej plavbe a nemalo by sa vykladať tak, že sa týka len celkového množstva nákladu, ktoré bolo obsiahnuté v nákladných nádržiach do ktorých bola následne napustená balastová voda.

61 Núdzový plán pre prípad znečistenia mora ropnými látkami

Nar. 37.1 *Rovnocenné ustanovenie o uplatňovaní požiadavky na núdzové plány pre prípad znečistenia mora ropnými látkami*

Akékoľvek pevné alebo plávajúce vrtné plošiny alebo iné príbrežné zariadenia ak sa zaoberajú prieskumom, využívaním alebo s tým súvisiacim príbrežným spracovaním nerastných surovín z morského dna, ktoré majú núdzový plán pre prípad znečistenia mora ropnými látkami, ktorý je zostavený v spolupráci s daným pobrežným štátom a schválený v súlade s jeho stanovenými postupmi, by malo byť považované, že spĺňa požiadavky nariadenia 37.

62 Primerané prístavné prijímacie zariadenia pre látky regulované nariadením 2.4

Nar. 38 Prístavné prijímacie zariadenia, ktoré prijímajú látky regulované nariadením 2.4 (medzi ktoré patria okrem iného oleje s vysokou hustotou), by mali mať primerané zariadenia určené pre takúto výrobu, ktoré umožňujú, aby sa celá operácia čistenia vykonávala v prístave a mali by mať primerané prijímacie zariadenia na riadne vypúšťanie a prijímanie zvyškov nákladu a rozpúšťadiel potrebných na čistenie v súlade s odsekom 7.2 Jednotných výkladov.

63 Požiadavky na pevné alebo plávajúce plošiny

Nar. 39 *Platnosť Dohovoru MARPOL*

ods. 2(3)(b)(ii) Existuje päť kategórií vypúšťania, ktoré môžu byť spojené s prevádzkou pevných alebo plávajúcich plošín, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie ak sa zaoberajú prieskumom, využívaním alebo s tým súvisiacim príbrežným spracovaním nerastných surovín z morského dna, t.j.:

- .1 drenáž priestoru, strojného zariadenia;
- .2 drenáž príbrežného spracovania nerastných surovín;
- .3 vypúšťanie vody z výroby;
- .4 vypúšťanie „výtlačovej vody“; a
- .5 kontaminovaná morská voda z prevádzkových dôvodov ako je napr. vyprodukovaná voda na vyčistenie nádrže na ropné látky, vyrobená voda na hydrostatické skúšky nádrže na ropu a ropné látky, voda z balastovania nádrže na ropné látky za účelom na vykonávanie inšpekcie z raftu/plte .

Dohovor MARPOL by sa mal vzťahovať iba na drenáž z priestoru strojného zariadenia a kontaminovanej balastovej vody (pozri diagram v Dodatku 5).

Dodatky k Jednotným výkladom Prílohy I

Dodatok 1

Usmernenia pre správne orgány týkajúce sa ponoru odporúčaného pre tankery s oddeleným balastom s dĺžkou do 150 m**Úvod**

1 Tri formulácie sú uvedené pre správne orgány týkajúce sa požiadaviek na minimálne ponory pre tankery s oddeleným balastom s dĺžkou do 150 m.

2 Formulácie sú založené na teoretickom výskume a na výsledkoch súčasnej praxe na tankeroch s rôznou konfiguráciou odrážajúcej rôzne stupne vynorenia sa vrtule, vibrácie, narážania telesa lode o vlny, straty rýchlosti, kolísania lode, dokovaním a inými záležitosťami. Okrem toho sú v nich zahrnuté určité informácie týkajúce sa predpokladaných podmienok na mori.

3 Uznávajúc charakter základnej práce, veľmi rozličnú konfiguráciu menších tankerov a jedinečnú citlivosť každého plavidla na poveternostné podmienky a stav mora, neexistuje žiadny základ pre odporúčanie jedinej formulácie.

Upozornenie

4 Je potrebné upozorniť, že uvedené informácie sa majú použiť ako všeobecné usmernenie pre správne orgány. Vzhľadom na jedinečné prevádzkové požiadavky konkrétneho plavidla, správny orgán by sa mal uistiť, že tanker má dostatočnú kapacitu balastu na bezpečnú prevádzku. V každom prípade by sa stabilita mala posudzovať nezávisle.

5 Formulácia A

- .1 stredný ponor (m) $= 0.200 + 0.032L$
.2 maximálny sklon lode $= (0.024 - 6 \times 10^{-5}L)L$

6 Tieto vzorce boli odvodené zo štúdie 26 tankerov s dĺžkou od 50 do 150 m. Ponory boli v niektorých prípadoch abstrahované od sklonu lode a z Informácie o stabilite lodí a predstavujú stavy zaťaženia na odchod lode pod balastom. Tieto stavy zaťaženia predstavujú plavebné podmienky plavby za počasia až do 5 stupňa Beaufortovej stupnice (vrátane).

7 Formulácia B

- .1 minimálny ponor na prove (m) $= 0.700 + 0.0170L$
.2 minimálny ponor na korme (m) $= 2.300 + 0.030L$
alebo
.3 minimálny stredný ponor (m) $= 1.550 + 0.023L$
.4 maximálny sklon lode $= 1.600 + 0.013L$

8 Tieto vzorce sú výsledkom výskumov založených na teoretickom bádaní, modeloch a testoch a skúškach v plnom rozsahu. Tieto formuly sú založené na „stave mora 6“.

9 Formulácia C

- .1 minimálny ponor na korme (m) $= 2.0000 + 0.0275L$
.2 minimálny ponor na prove (m) $= 0.5000 + 0.0225L$

10 Tieto vzorce sa určujú pre niektoré väčšie ponory ako pomôcka pre zabránenie vynorenia sa vrtule a úderom vln do trupu pri silnom pozdĺžnom kolísaní lodí s väčšou dĺžkou.

Dodatok 2

Predbežné odporúčanie pre jednotný výklad nariadení 18.12 až 18.15**„Ochranné umiestnenie priestorov s nádržami na oddelený balast“**

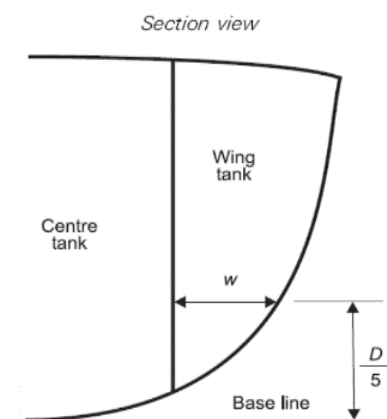
1 Nariadenie 18.15 Prílohy I Dohovoru MARPOL týkajúce sa merania minimálnej šírky 2 m pri bočných nádržoch a merania minimálnej vertikálnej hĺbky pri nádržoch s dvojitém dnom 2 m alebo $B/15$ pri nádržoch na konci lode, kde nie je žiadna identifikovateľná stoková oblasť, by sa malo vykladať tak, ako je uvedené nižšie. Pri meraní nádrží v rovnobežnej strednej časti trupu lode, kde je stoková oblasť jasne identifikovateľná, nie sú žiadne problémy. Nariadenie nevysvetľuje ako by sa malo merania vykonávať.

2 Minimálna šírka bočných nádrží by sa mala merať vo výške $D/5$ nad základnou líniou, ktorá poskytuje primeranú úroveň, nad ktorou by sa mala uplatňovať šírka 2 m protikolíznej ochrany za predpokladu, že vo všetkých prípadoch je $D/5$ nad horným ohybom uprostred lode (pozri obrázok 1). Minimálna výška nádrží s dvojitém dnom by sa mala merať vo vertikálnej rovine meranej $D/5$ smerom dovnútra v priesečníku obšívky s vodorovnou líniou $D/5$ nad základnou líniou (pozri obrázok 2).

3 Hodnota PA_C pre bočnú nádrž, ktorá nemá minimálnu šírku 2 m po celej dĺžke, by bola nulová; pre tú časť nádrže, v ktorej je minimálna šírka 2 m, by sa nemala brať do úvahy. Pri posudzovaní PA_S by sa nemala zohľadniť žiadna nádrž s dvojitém dnom, ktorej časť, kdekoľvek v rámci svojej dĺžky, nespĺňa minimálne požiadavky na minimálnu hĺbku. Ak však predpokladané rozmery dna nákladovej nádrže nad dvojitém dnom úplne spadajú do oblasti nádrže alebo priestoru nad dvojitém dnom, ktorý spĺňa požiadavku minimálnej výšky a za predpokladu, že bočné priedely ohraničujúce nákladnú nádrž sú vertikálne alebo majú sklon najviac 45° od zvislej roviny, môže sa zobrať do úvahy tá časť nádrže s dvojitém dnom definovanej priemetom dna nákladovej nádrže. V podobných prípadoch, keď sú bočné nádrže nad dvojitém dnom nádrží na oddelený balast alebo prázdne priestory, tak sa to dá tiež zohľadniť. To by však v uvedených prípadoch nebránilo tomu aby sa v prvom prípade zohľadňovala hodnota PA_S a hodnota PA_C v druhom prípade, keď príslušná vertikálna alebo horizontálna ochrana je v súlade s minimálnymi vzdialenosťami predpísanými v nariadení 18.15.

4 Premietnuté rozmery by sa mali použiť podľa príkladov na obrázkoch 3 až 8. Obrázky 7 a 8 predstavujú meranie výšky pre výpočet PA_C pre nádrže s dvojitém dnom so šikmou hornou časťou nádrže. Obrázky 9 a 10 predstavujú prípady, keď je pri výpočte PA_S zohľadnená časť alebo celá nádrž s dvojitém dnom.

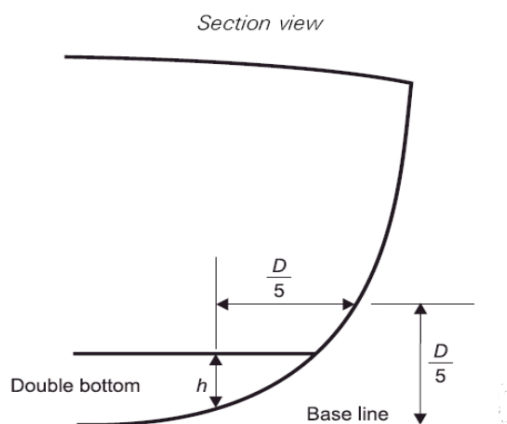
Obrázok 1 – Meranie minimálnej šírky bočnej balastovej nádrže na konci lode



Section view = Pričný rez
 Centre tank = Nádrž v strede lode
 Wing tank = Bočná nádrž
 Base line = Základná línia

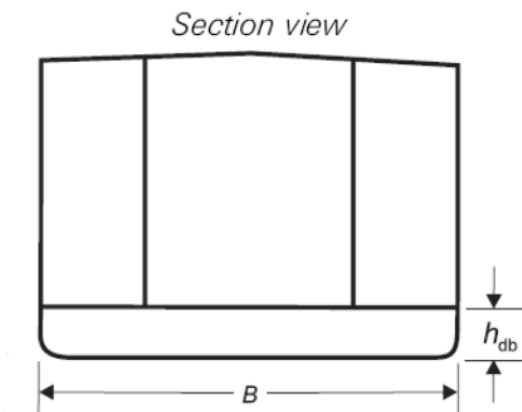
hodnota w musí byť aspoň 2 m po celej dĺžke nádrže, ktorá má byť použitá pri výpočte PA_C .

Obrázok 2 – Meranie minimálnej výšky bočnej balastovej nádrže



Section view = Priečny rez
 Double bottom = Dvojité dno
 Base line = Základná línia

h musí byť minimálne 2 m alebo $B/15$ podľa toho, ktorá hodnota je menšia, po celej dĺžke nádrže, ktorá má byť použitá pri výpočte PA_S

Obrázok 3 - Výpočet PA_C a PA_S u nádrže dvojitého dna v strede lode

Section view = Priečny rez

Pokiaľ je h_{db} je minimálne 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, po celej dĺžke nádrže,

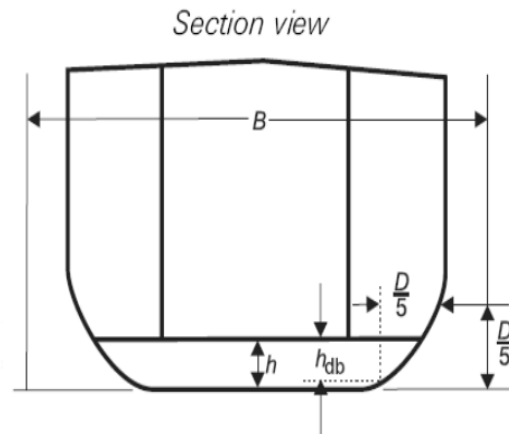
$$PA_C = h_{db} \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 6 \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna}$$

Pokiaľ je h_{db} je menšie ako 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia

$$PA_C = h_{db} \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Obrázok 4 – Výpočet PA_C a PA_S nádrže dvojitého dna na bokoch lode

Section view = Pričný rez

Pokiaľ je h_{db} je minimálne 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, po celej dĺžke nádrže,

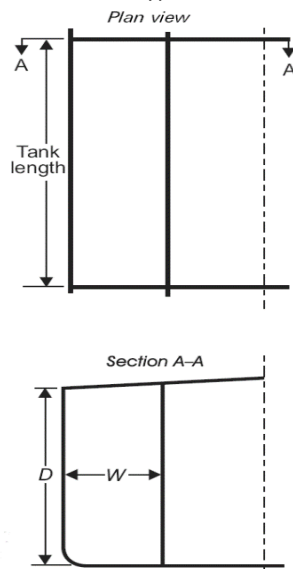
$$PA_C = h \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = B \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna}$$

Pokiaľ je h_{db} je menej ako 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia

$$PA_C = h \times \text{dĺžka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Obrázok 5 – Výpočet PA_C a PA_S bočnej nádrže umiestnenej v strede lode

Plan view = Pôdorys

Tank length = Dĺžka nádrže

Section = Pričný rez

Pokiaľ sa W rovná 2 m alebo viac,

$$PA_C = D \times \text{dĺžka nádrže} \times 2$$

$$PA_S = W \times \text{dĺžka nádrže} \times 2$$

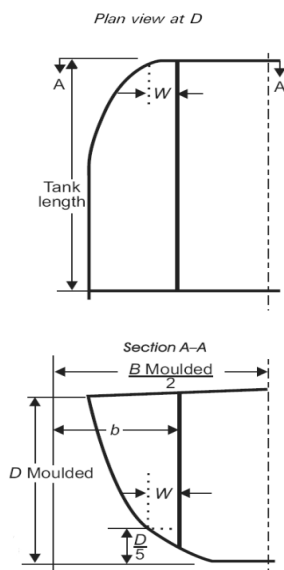
Pokiaľ je W je menej ako 2 m,

$$PA_C = 0$$

$$PA_S = W \times \text{dĺžka nádrže} \times 2$$

Obrázok 6 – Výpočet PA_C a PA_S bočnej nádrže na bokoch lode

^{*} je potrebné započítať ľavobok a pravobok lode



Plan view = Pôdorys

Tank length = Dĺžka nádrže

Section view = Priečný rez

Moulded = konštrukčná

Pokiaľ sa W rovná 2 m alebo viac,

$$PA_C = D \times \text{dĺžka nádrže} \times 2'$$

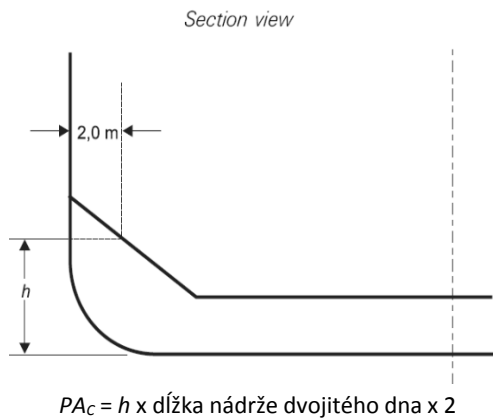
$$PA_S = W \times \text{dĺžka nádrže} \times 2'$$

Pokiaľ je W menej ako 2 m,

$$PA_C = 0$$

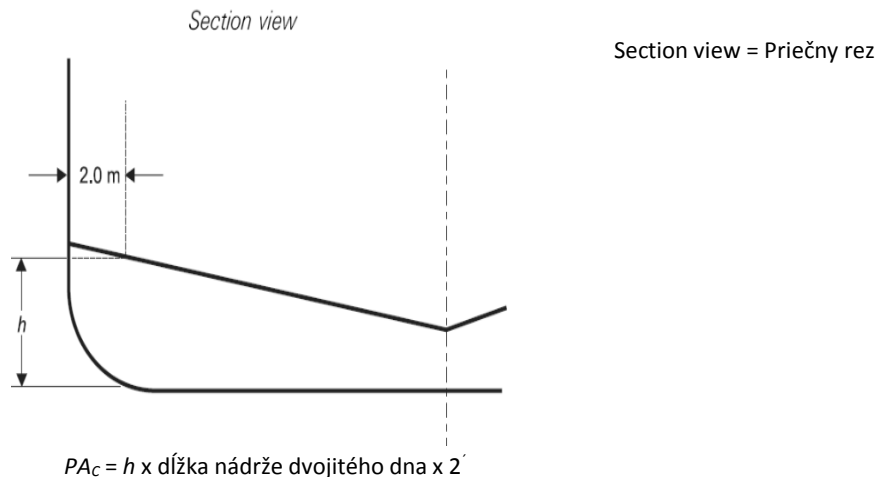
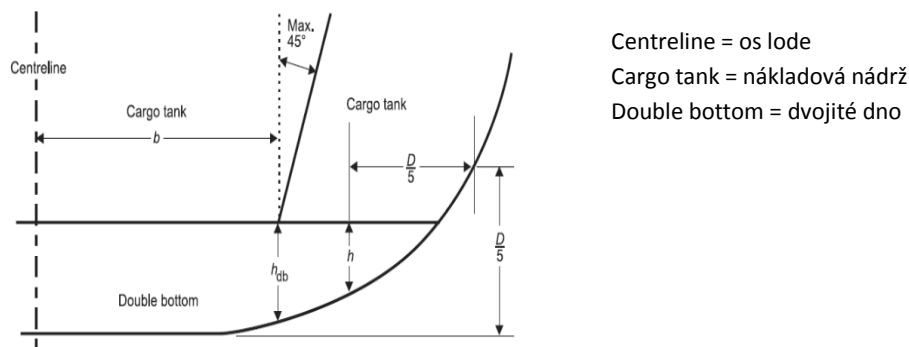
$$PA_S = W \times \text{dĺžka nádrže} \times 2'$$

Obrázok 7 – Meranie h pre výpočet PA_C pri nádržiach dvojitého dna so šikmými hornými plochami (1)



Section view = Priečný rez

^{*} je potrebné započítať ľavobok a pravobok lode

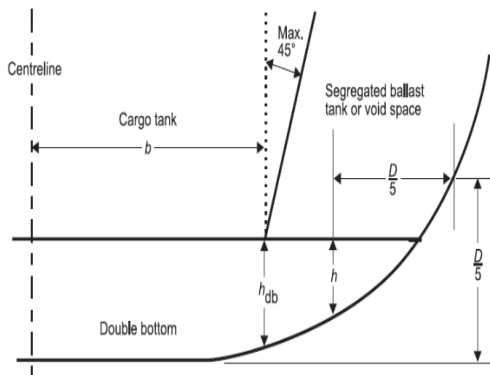
Obrázok 8 – Meranie h pre výpočet PA_C nádrží dvojitého dna so šikmými hornými plochami (2)Obrázok 9 – Výpočet PA_S nádrže dvojitého dna bez jasne definovaného ohybu stokovej oblasti – keď je bočná nádrž nákladová nádrž

Pokiaľ je h menej ako 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, kdekoľvek po celej dĺžke nádrže ale hodnota h_{db} je aspoň 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, po celej dĺžke nádrže v šírke $2b$, potom:

$$PA_S = 2b \times \text{dĺžka nákladovej nádrže}$$

^{*} je potrebné započítať ľavobok a pravobok lode

Obrázok 10 – Výpočet PA_S nádrže dvojitého dna bez jasne definovaného ohybu stokovej oblasti
– ak je bočná nádrž, nádrž na oddelený balast alebo koferdam/prázdny priestor.



Centreline = os lode

Cargo tank = nákladová nádrž

Double bottom = dvojité dno

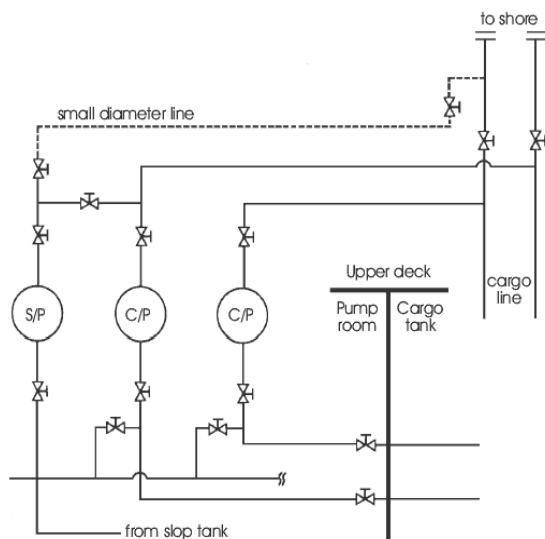
Segregated ballast tank or void space
= nádrž na oddelený balast alebo
koferdam/prázdny priestor.

Pokiaľ je h menej ako 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, kdekoľvek po celej dĺžke nádrže ale hodnota h_{db} je aspoň 2 m alebo $B/15$, podľa toho, ktorá hodnota je menšia, po celej dĺžke nádrže v šírke $2b$, potom:

$PA_S = B \times \text{dĺžka nákladovej nádrže}$

Dodatok 3

Pripojenie potrubia s malým priemerom k ventilom rozvodného potrubia



to shore = na breh

small diameter line = potrubie s malým priemerom

upper deck = horná paluba

cargo line = nákladové potrubie

pump room = strojovňa čerpadiel

cargo tank = nákladová nádrž

from slop tank = zo zbernej nádrže na odpad

Dodatok 4

**Špecifikácie pre projektovanie, montáž a prevádzku systému
s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď**

1 Účel

1.1 Účelom týchto špecifikácií je poskytnúť konkrétne konštrukčné kritériá a požiadavky na inštaláciu a prevádzku pre systém s čiastočným tokom vymedzený v nariadení 30.6.5 Prílohy I Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973, v znení Protokolu z roku 1978 (MARPOL 73/78).

2 Uplatnenie

2.1 Ropné tankery dodané 31. decembra 1979 alebo pred týmto dátumom tak, ako je vymedzené v nariadení 1.28.1, môžu v súlade s nariadením 30.6.5 Prílohy I Dohovoru MARPOL vypúšťať znečistenú balastovú vodu a vodu kontaminovanú ropnými látkami z nákladových nádrží pod čiarou ponoru za predpokladu, že časť toku je vedená trvalým potrubím na ľahko prístupné miesto na hornej palube, alebo nad ním, kde môže byť počas vypúšťania vizuálne pozorované a za predpokladu, že zariadenia spĺňajú požiadavky stanovené správnym orgánom, ktorá musí obsahovať aspoň všetky ustanovenia týchto špecifikácií.

2.2 Koncept čiastočného toku mimo loď je založený na princípe, že pozorovanie reprezentatívnej časti toku odpadovej vody pri vypúšťaní mimo loď je rovnocenné s pozorovaním celého vypúšťaného prúdu odpadovej vody. Tieto špecifikácie poskytujú podrobnosti o návrhu, inštalácii a prevádzke systému s čiastočným tokom.

3 Všeobecné ustanovenia

3.1 Systém s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď musí byť namontovaný tak, aby mohol účinne poskytovať reprezentatívnu vzorku odpadovej vody vypúšťanej mimo loď, za účelom vizuálneho zobrazenia za normálnych prevádzkových podmienok.

3.2 Systém s čiastočným tokom je v mnohých ohľadoch podobný systému odberu vzoriek pre systém sledovania a kontrolu vypúšťania ropných látok ale musí mať čerpacie zariadenia a potrubný rozvod oddelený od takéhoto systému alebo kombinované rovnocenné zariadenia prijateľné pre správny orgán štátu.

3.3 Zobrazovací displej systému s čiastočným tokom musí byť nainštalovaný na chránenom a ľahko prístupnom mieste schválenom správnym orgánom (napr. pri vstupe do miestnosti s čerpadlami), na hornej palube alebo vyššie. Musí sa brať ohľad na efektívnu komunikáciu medzi umiestnenia zobrazovacieho displeja systému s čiastočným tokom a miestom kontroly vypúšťania mimo loď.

3.4 Vzorky sa musia odoberať z príslušných častí palubného výtlačného potrubia a musia byť dodané do zobrazovacieho displeja prostredníctvom stáleho potrubného systému

3.5 Systém s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď musí zahŕňať tieto komponenty:

- .1 odberné sondy na vzorky;
- .2 potrubný rozvod na vzorky vody;
- .3 podávacie čerpadlo (čerpadla) na vzorky
- .4 zobrazovacie zariadenie;
- .5 opatrenia na vypúšťanie vzoriek; a s výhradou priemeru potrubia na vzorky,
- .6 preplachovacie zariadenia.

3.6 Systém s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď musí spĺňať príslušné bezpečnostné požiadavky.

4 Usporiadanie monitorovacieho systému

4.1 Miesta na odber vzoriek

4.1.1 Umiestnenie miesta na odber vzoriek

- .1 Miesta na odber vzoriek musia byť umiestnené tak, aby bolo možné získať príslušné vzorky

odpadovej vody vypúšťanej cez vypúšťacie otvory pod čiarou ponoru, ktoré sa používajú na prevádzkové vypúšťanie..2 Miesta na odber vzoriek sa musia, pokiaľ je to možné, nachádzať v úsekoch potrubia, kde sa bežne vyskytuje turbulentné prúdenie toku.

- .3 Miesta na odber vzoriek sa musia, pokiaľ je to možné, nachádzať na prístupných miestach vo vertikálnych častiach vypúšťacieho potrubia.

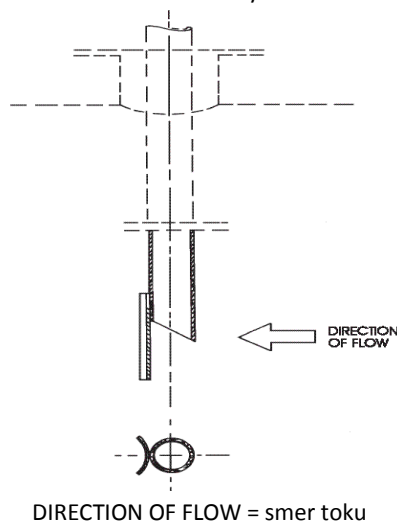
4.1.2 Sondy na odber vzoriek:

- .1 Sondy na odber vzoriek musia byť usporiadané tak, aby vyčnievali do potrubia do vzdialenosti asi jednej štvrtiny priemeru potrubia
- .2 Sondy na odber vzoriek musia byť usporiadané tak, aby sa dali ľahko vybrať na čistenie.
- .3 Systém s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď musí mať uzatvárací ventil namontovaný vedľa každej sondy s výnimkou prípadu, keď je sonda namontovaná v nákladovom potrubí, dva uzatváracie ventily musia byť namontované do sérii vo vzorkovacom potrubí.
- .4 Sondy na odber vzoriek musia byť z materiálu odolného voči korózii a ropným látkam, dostatočne odolné, riadne spojené a upevnené.
- .5 Sondy na odber vzoriek musia mať tvar, ktorý nie je náchylný na upchávanie časticami nečistôt a nemal by na špičke sondy na odber vzoriek vytvárať vysoké hydrodynamické tlaky. Obrázok 1 je príkladom jedného vhodného tvaru sondy na odber vzoriek.
- .6 Sondy na odber vzoriek musia mať rovnaký nominálny otvor ako potrubie na odber vzoriek.

4.2 Potrubie na odber vzoriek

- .1 Potrubie na odber vzoriek musí byť umiestnené v čo najpriamejšej línii medzi miestami na odber vzoriek a zobrazovacím zariadením. Je potrebné sa vyhnúť ostrým ohybom a kapsám, v ktorých by sa mohli hromadiť ropné látky alebo sediment.
- .2 Potrubie na odber vzoriek musí byť usporiadané tak, aby sa voda so vzorkou priviedla do 20 s do zobrazovacieho displeja. Rýchlosť prúdenia v potrubí nesmie byť menšia ako 2 m/s.

Obrázok 1 – Sonda na odber vzoriek systému s čiastočným tokom



- .3 Priemer potrubia nesmie byť menší ako 40 mm ak nie je nainštalované pevné preplachovacie zariadenie a nesmie byť menšie ako 25 mm ak je namontované tlakové preplachovacie zariadenie tak, ako je podrobne uvedené v bode 4.4.
- .4 Potrubie na odber vzoriek musí byť z materiálu odolného voči korózii a ropným látkam,

dostatočne odolné, riadne spojené a upevnené.

- .5 Ak je nainštalovaných niekoľko odberných miest, potrubie musí byť pripojené k ventilovej skrini na sacej/ podtlakovej strane podávacieho čerpadla na vzorky.

4.3 Podávacie čerpadlo na vzorky

- .1 Kapacita podávacieho čerpadla na vzorky musí byť dostatočná aby prietok vody vzorky spĺňal požiadavky 4.2.2.

4.4 Preplachovacie zariadenie

- .1 Ak je priemer potrubia na vzorky menší ako 40 mm, na preplachovanie jeho systému musí byť nainštalované pevné spojenie z tlakového potrubia na morskú alebo sladkú vodu.

4.5 Zobrazovacie zariadenie

- .1 Zobrazovacie zariadenie sa skladá zo zobrazovacej komory vybavenej priezorom. Komora by mala byť taká, veľká aby umožňovala jasne vidieť voľný pád prúdu vody zo vzorky po dĺžke najmenej 200 mm. Správny orgán môže schváliť rovnocenné zariadenie.
- .2 Súčasťou zobrazovacie zariadenie musia byť ventily a potrubie aby umožnilo časti toku vzorky obísť zobrazovaciu komoru, s cieľom získať laminárny prietok na zobrazovanie v komore.
- .3 Zobrazovacie zariadenie musí byť navrhnuté tak, aby bolo možné ho ľahko otvoriť a vyčistiť.
- .4 Vnútorň priestor zobrazovacej komory musí byť biely, s výnimkou steny v pozadí, ktorá musí byť zafarbená tak, aby sa uľahčilo pozorovanie akejkoľvek zmeny v kvalite vzorku vody.
- .5 Dolná časť zobrazovacej komory musí byť v tvare lievika pre zber vzoriek vody.
- .6 Musí byť nainštalovaný skúšobný kohútik na odberanie náhodných vzoriek aby bolo možné vzorku vody preskúmať nezávisle na zobrazovacom zariadení.
- .7 Zobrazovacie zariadenie musí byť odpovedajúcim spôsobom osvetlené za účelom uľahčenia vizuálneho pozorovania vzoriek vody.

4.6 Zariadenie k vypúšťaniu vzoriek

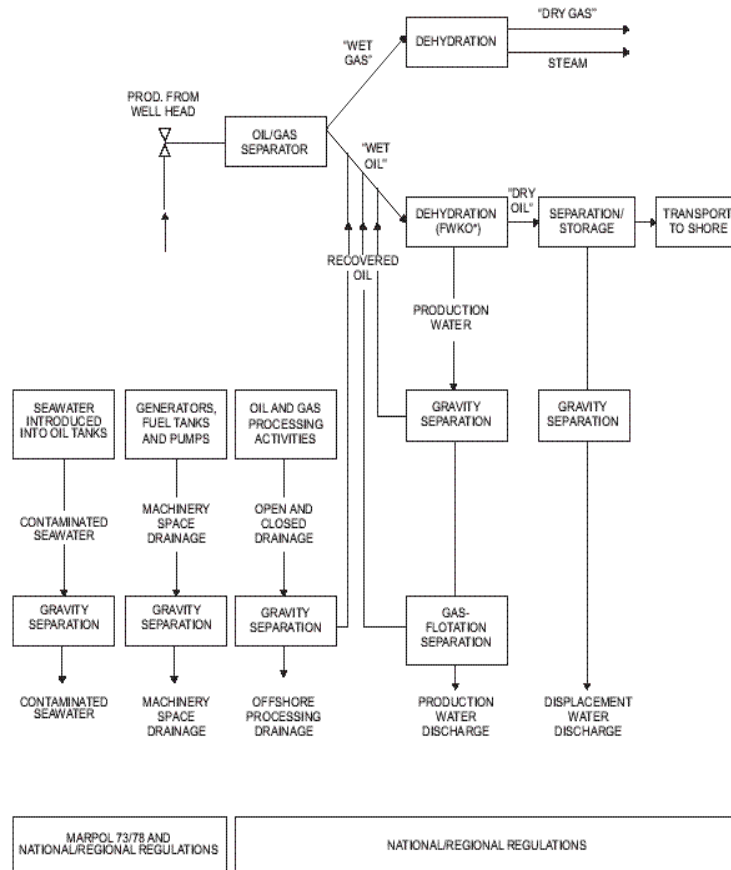
- .1 Vzorka vody opúšťajúca zobrazovaciu komoru musí byť vedená do mora alebo do odpadnej nádrže a to pevným potrubím odpovedajúceho priemeru.

5 Prevádzka

- 5.1 Pri vypúšťaní znečistenej balastovej vody alebo inej, ropnými látkami kontaminovanú vodu z nákladových nádrží cez výpustný otvor pod čiarou ponoru za predpokladu, že systém s čiastočným tokom na kontrolu vypúšťania mimo loď musí vždy umožňovať odobranie vzorku vody z príslušnej výpuste.
- 5.2 Vzorka vody musí byť sledovaná najmä v priebehu fáze vypúšťania, kedy je možnosť znečistenia ropnými látkami najväčšia. Vypúšťanie sa musí zastaviť, keď bude možné vidieť v prúde akékoľvek stopy ropných látok a keď merač obsahu ropných látok ukáže, že obsah ropných látok prekračuje prípustné medze.
- 5.3 U systémov, ktoré sú vybavené preplachovacím zariadením, by malo byť po zistení znečistenia prepláchnuté potrubie na odber vzoriek a navyše, sa doporučuje prepláchnuté potrubie na odber vzoriek po každom použití.
- 5.4 Návod o manipulácii s lodným nákladom a balastom a prípadne, kde je to použiteľné, manuály vyžadované u systémov vymývania zvyškov surové ropy alebo pre prevádzku vyčlenených nádrží na čistý balast musia jasne popisovať použitie systému čiastočne oddeleného toku v spojení s vypúšťaním balastu a postupu odkalovania zbernej, odpadovej nádrže.

Dodatok 5

Vypúšťanie z pevných alebo plávajúcich plošín



* FWKO means "free-water knock out".

Contaminated seawater = Znečistená morská voda

Dehydration = Odľučovanie vody

Displacement water discharge = Vypúšťanie vytlačenej vody

Dry gas = Suchý plyn

Gas-flotation separation = Rozrušovanie plynnou flotáciou

Generators, fuel tanks and pumps = Generátory, palivové nádrže a čerpadla

Gravity separation = Rozrušovanie pomocou gravitácie

Machinery space drainage = Odtoky zo strojných priestorov

MARPOL and national/regional regulations = MARPOL a národné/miestne predpisy

National/regional regulations = Národné/regiónálne predpisy

Offshore processing drainage = Odtoky z príbrežného spracovania

Oil and gas processing activities = Spracovanie ropných látok a plynu

Oil/gas separator = Odľučovač ropnej látky/plynu

Open and closed drainage = Otvorený a uzatvorený odtok

Production water = Voda z výrobných procesov

Production water discharge = Vypúšťanie vody z výrobných procesov

Product from well head = Produkt z ústia vrtu

Recovered oil = Znovu obnovená ropná látka

Seawater introduced into oil tanks = Morská voda napustená do ropných nádrží

Separation/ storage = Odľučovanie/uskladnenie

Steam = Para

Transport to shore = Doprava na breh

Wet gas = Mokrá plyn

Wet oil = Mokrá ropná látka

FWKO znamená „odstraňovanie voľnej vody“

Príloha II Dohovoru MARPOL**Nariadenia o predchádzaní znečisťovania mora hromadne prepravovanými škodlivými, kvapalnými látkami****Kapitola 1 - Všeobecné ustanovenia****Nariadenie 1***Vymedzenie pojmov*

Na účely tejto prílohy:

1 *Výročný dátum* znamená deň a mesiac každého roka, ktorý bude zodpovedať dátumu skončenia platnosti Medzinárodného osvedčenia o predchádzaní znečisťovania mora škodlivými, hromadne prepravovanými, kvapalnými látkami.

2 *Súvisiace potrubie* znamená potrubie od miesta sania v nákladovej nádrži k prípojke pre pripojenia sa k pobrežnému systému používané k vykládke nákladu a zahŕňa všetko lodné potrubie, čerpadlá a filtre, ktoré sú v otvorenom spojení s nákladovým vykladacím potrubím.

3 *Balastová voda*

Čistý balast znamená balastovú vodu prepravovanú v nádrži, ktorá bola od posledného použitia na prepravu nákladu obsahujúceho látku kategórie X, Y alebo Z dôkladne vyčistená, zvyšky z nej boli vypustené a nádrž bola vyprázdnená v súlade s príslušnými požiadavkami tejto Prílohy.

Oddelený balast znamená balastovú vodu napustenú do nádrže, trvalo pridelenú na prepravu balastu alebo nákladu iného ako sú ropné látky alebo škodlivé kvapalné látky ako sú vymedzené v Prílohách tohto Dohovoru a ktorá je úplne oddelená od nákladu a palivového systému.

4 *Predpisy o preprave chemických látok*

Predpisy o preprave chemických látok znamenajú Kódex o konštrukcii a vybavenie lodí pre prepravu chemikálií ako hromadného tovaru prijatý Výborom pre ochranu morského prostredia Organizácie rezolúciou MEPC.20(22), v znení zmien a doplnkov prijatých Organizáciou, za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia sa prijímajú a uvedú do platnosti v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru o postupoch zmien a doplnení uplatniteľných na dodatok k Prílohe.

Medzinárodný kódex pre prepravu chemikálií ako hromadného tovaru znamená, Medzinárodný Kódex o konštrukcii a vybavenie lodí pre prepravu chemikálií ako hromadného tovaru, prijatý Výborom pre ochranu morského prostredia Organizácie rezolúciou MEPC.19(22), v znení zmien a doplnkov prijatých Organizáciou, za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia sa prijímajú a uvedú do platnosti v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru o postupoch zmien a doplnení uplatniteľných na dodatok k Prílohe.

5 *Hĺbka vody* znamená zmapovanú hĺbku.

6 *Pláva po trase* znamená, že loď sa pláva na mori na kurze alebo kurzoch, vrátane odchýlky od najkratšej priamej trasy, ktorá, pokiaľ je to možné na navigačné účely, spôsobí, že akékoľvek vypúšťané látky sa rozložia na tak veľkej ploche mora, ako je to primerané a uskutočniteľné.

7 *Kvapalné látky* sú tie kvapaliny, ktorých tlak pary pri teplote 37,8 °C nepresahujúci absolútnu hodnotu 0,28 MPa.

8 *Príručka* znamená Príručku postupov a opatrení v súlade so vzorom uvedeným v Dodatku IV tejto Prílohy.

9 *Najbližšia pevnina*. Pojem „od najbližšej pevniny“ znamená od základnej línie, od ktorej je príslušné teritoriálne more zriadené v súlade s medzinárodným právom, okrem toho, že na účely tohto dohovoru „od najbližšej pevniny“ pri severovýchodnom pobreží Austrálie znamená od čiary vytýčenej z bodu na pobreží Austrálie v pozícii:

11°00' južnej zemepisnej šírky, 142°08' východnej zemepisnej dĺžky
do bodu o súradniciach 10°35' južnej zemepisnej šírky, 141°55' východnej zemepisnej dĺžky ,
potom do bodu o súradniciach 10°00' S, 142°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 09°10' S, 143°52' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 09°00' S, 144°30' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 10°41' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 13°00' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 15°00' S, 146°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 17°30' S, 147°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 21°00' južnej zemepisnej šírky, 152°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu o súradniciach 24°30' južnej zemepisnej šírky, 154°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu na pobreží Austrálie o súradniciach 24°42' južnej zemepisnej šírky a 143°52' východnej zemepisnej dĺžky.

10 *Škodlivá kvapalná látka* je akákoľvek látka uvedená v stĺpci Kategórie znečistenia v kapitole 17 alebo 18 Medzinárodného kódexu na prepravu chemikálií ako hromadného tovaru alebo predbežne hodnotená podľa ustanovení nariadenia 6.3, že patrí do kategórie X, Y alebo Z.

11 *Milióntina (ppm)* znamená počet častíc látky na 1 milión ostatných častíc (mL/m^3).

12 *Zvyšok* znamená akákoľvek škodlivá kvapalná látku, ktorá zostáva na zneškodnenie.

13 *Zmes zvyškov a vody* znamená zvyšky, do ktorých sa na akýkoľvek účel pridala voda (napr. Čistenie nádrže, balastové zárezy, splašky z lodných stok).

14 *Stavba lode*

14.1 *Postavená loď* znamená loď, ktorej kýl bol položený alebo ktorá bola v podobnej fáze stavby. Loď prestavaná na chemický tanker bez ohľadu na dátum stavby, sa musí považovať za chemický tanker postavený v deň začatia takejto prestavby. Toto ustanovenie o prestavbe sa neuplatňuje na úpravu lode, ktorá spĺňa všetky nasledovné podmienky:

- .1 loď bola postavená pred 1. júlom 1986; a
- .2 loď je oprávnená podľa Medzinárodného kódexu na prepravu chemikálií ako hromadného tovaru (BCH Kódex), v jeho aktualizovanom znení prevážať iba látky označené Kódexom ako látky s rizikom znečistenia životného prostredia na mori.

14.2 *Podobná etapa stavby* znamená štádium stavby lode, v ktorom:

- .1 začína stavba identifikovateľná so špecifickou loďou; a
- .2 začala montáž uvedenej lode, pri ktorej sa použilo minimálne 50 ton alebo 1% odhadovanej hmotnosti všetkého konštrukčného materiálu, podľa toho, ktorá hodnota je menšia. *Tuhnúci/netuhnúci*

15.1 *Tuhnúca látka* je škodlivá kvapalná látka, ktorá:

- .1 v prípade látky s bodom topenia nižším ako 15°C, ktorej teplota v čase vykládky je nižšia, ako je teplota o 5°C vyššia od jej bodu topenia; alebo
- .2 v prípade látky s bodom topenia rovným alebo väčším ako 15°C, ktorej teplota v čase vykládky je nižšia, ako je teplota o 10°C vyššia od jej bodu topenia.

15.2 *Netuhnúca látka* je škodlivá kvapalná látka, ktorá nie je tuhnúca látka.

16 *Tanker*

16.1 *Chemický tanker*, znamená loď konštruovaná alebo upravená za účelom hromadnej prepravy akýchkoľvek kvapalných výrobkov vymedzených v kapitole 17 Medzinárodného kódexu na prepravu chemikálií ako hromadného tovaru, v jeho aktualizovanom znení.

16.2 *NLS tanker* znamená loď konštruovaná alebo upravená za účelom hromadnej prepravy škodlivých kvapalných látok a zahŕňa aj „*ropný tanker*“ v zmysle vymedzenia v Prílohe I tohto Dohovoru ak je

certifikovaný na hromadnú prepravu nákladu alebo časti nákladu škodlivých kvapalín.

17 Viskozita

17.1 *Látka s vysokou viskozitou* znamená škodlivá kvapalná látka kategórie X alebo V s viskozitou rovnou alebo vyššou ako 50 mPa.s pri teplote vykládky.

17.2 *Látka s nízkou viskozitou* znamená škodlivá kvapalná látka, ktorá nie je *látkou s vysokou viskozitou*

Nariadenie 2

Uplatnenie

1 Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, ustanovenia tejto prílohy sa uplatňujú na všetky lode, ktoré sú certifikované na hromadnú prepravu nákladu škodlivých kvapalín.

2 Ak sa náklad, na ktorý sa vzťahujú ustanovenia Prílohy I tohto Dohovoru, prepravuje v nákladnom priestore NLS tankera, uplatňujú sa aj príslušné požiadavky Prílohy I tohto Dohovoru.

Nariadenie 3

Výnimky

1 Požiadavky na vypúšťanie uvedené v tejto Prílohe a kapitola 2 časti II-A polárneho kódexu sa nevzťahujú na vypúšťanie škodlivých kvapalných látok alebo zmesí obsahujúcich tieto látky do mora ak k takémuto vypúšťaniu došlo:

- .1 za účelom zaistenia bezpečnosti lode alebo záchrany života na mori; alebo.2 v dôsledku poškodenia lode alebo jej vybavenia
 - .2.1 za predpokladu, že po vzniku poškodenia alebo zistenia vypúšťania boli prijaté všetky primerané preventívne opatrenia alebo zistenia vypúšťania s cieľom zabrániť alebo minimalizovať vypúšťanie; a
 - .2.2 okrem prípadu ak vlastník alebo kapitán konal buď s úmyslom spôsobiť škodu alebo nedbanlivo tým, že vedel, že pravdepodobne vznikne škoda; alebo
- .3 na základe predchádzajúceho povolenia príslušného správneho orgánu štátu pri použití za účelom zníženia vplyvu osobitných prípadov znečistenia s cieľom minimalizovať škody spôsobené znečistením. Každé takéto vypúšťanie podlieha schváleniu vlády štátu, v ktorého súdnej právomoci sa má vykonať zamýšľané vypúšťanie.

Nariadenia 4

Oslobodenia

1 Pokiaľ ide o zmeny a doplnenia požiadaviek na prepravu z dôvodu aktualizácie látky, uplatňujú sa nasledovné ustanovenia:

- .1 ak zmeny a doplnenia tejto prílohy a Medzinárodného kódexu pre prepravu chemikálií ako hromadného tovaru (Kódex IBC) a Kódexu pre hromadnú prepravu chemikálií, v platnom znení (*Kódex BCH*), zahŕňajú zmeny konštrukcie alebo vybavenia a príslušenstva v dôsledku aktualizácie požiadaviek na prepravu určitých látok, správny orgán môže na určité obdobie zmeniť alebo oddialiť uplatňovanie takejto zmeny a doplnenia na lode postavené pred dátumom nadobudnutia účinnosti tejto zmeny a doplnenia ak sa okamžité uplatňovanie takejto zmeny a doplnenia považuje za neprimerané alebo neuskutočniteľné. Takéto zmiernenie sa určí vo vzťahu na každú jednotlivú látku;
- .2 správny orgán, umožňujúci zmiernenie uplatňovania zmeny a doplnenia podľa tohto odseku, musí predložiť Organizácii správu, v ktorej uvedie podrobnosti o dotknutej lodi alebo lodiach, nákladoch osvedčených na prepravu, o činnostiach, do ktorých je každá loď zapojená

a zdôvodnenie zmiernenia, za účelom rozoslania ich zmluvným stranám Dohovoru, z dôvodu ich informovania a prijatia vhodných opatrení ak sú nutné a odrážajú výnimku z osvedčenia podľa nariadenia 7 alebo 9 tejto Prílohy;

- .3** Bez ohľadu na vyššie uvedené môže správny orgán oslobodiť lode od požiadaviek na prepravu podľa nariadenia 11 pre lode oprávnené prepravovať jednotlivo identifikovaných rastlinných olejov identifikovaných príslušnou poznámkou pod čiarou v kapitole 17 Kódexu IBC za predpokladu, že loď spĺňa tieto podmienky:
- .3.1** podľa tohto nariadenia musí NLS tanker spĺňať všetky požiadavky na loď typu 3 ako sú uvedené v Kódexe IBC, s výnimkou umiestnenia nákladových nádrží;
- .3.2** na základe tohoto nariadenia, nákladové nádrže musia byť umiestnené v nasledovných vzdialenostiach vo vnútri lode. Po celej dĺžke nákladovej nádrže musí byť chránená balastovými nádržami/tankami, alebo priestormi iného druhu, ako sú nákladové nádrže, ktoré prepravujú olej takto:
- .3.2.1** bočné nádrže alebo priestory musia byť usporiadané tak, aby nákladové nádrže boli umiestnené smerom dovnútra od konštrukčnej línie bočnej obšívky, vo vzdialenosti nikde nie menšej ako 760 mm.
- .3.2.2** nádrže alebo priestory musia byť usporiadané tak, aby vzdialenosť medzi dnom nákladných nádrží a konštrukčnou líniou obšívky dna, meranej v pravom uhle do obšívky dna, loď nebola menšia ako $B/15$ (m) alebo 2,0 m v osi, podľa toho, ktorá hodnota z týchto možností je menšia. Minimálna vzdialenosť musí byť 1,0 m;
- .3.3** udelené oslobodenie musí byť uvedené v príslušnom osvedčení.
- 2** S výhradou ustanovení odseku 3 tohto nariadenia, sa ustanovenia nariadenia 12.1 nemusia uplatňovať na loď postavenú pred 1. júlom 1986, ktorá vykonáva obmedzené plavby tak, ako to bolo určené správnym orgánom štátu medzi:
- .1** prístavmi alebo terminálmi v rámci štátu, ktorý je zmluvnou stranou tohto Dohovoru; alebo
- .2** prístavmi alebo terminálmi štátov, ktoré sú zmluvnou stranou tohto Dohovoru.
- 3** Ustanovenia odseku 2 tohto nariadenia sa musia vzťahovať na loď postavenú pred 1. júlom 1986, iba ak:
- .1** zakaždým, keď sa má nádrž, ktorá obsahuje látky alebo zmesi kategórie X, Y alebo Z vymývať alebo plniť/balastovať, nádrž sa premyje v súlade s postupom pre predbežné vymývanie schváleným správnym orgánom štátu, v súlade s Doplnkom VI tejto Prílohy a výplachy z nádrže sa vypustia do prístavného prijímacieho zariadenia určeného pre odovzdávanie látok z lodí;
- .2** následné umývanie alebo balastová voda sa vypúšťa do zberného zariadenia alebo na mori v súlade s inými ustanoveniami tejto Prílohy;
- .3** primeranosť zberných zariadení v prístavoch alebo termináloch uvedených vyššie na účely tohto odseku schvaľujú vlády štátov, ktoré sú zmluvnými stranami tohto Dohovoru, v rámci ktorých sa takéto prístavy alebo terminály nachádzajú;
- .4** v prípade lodí, ktoré sa zúčastňujú plavby do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami tohto dohovoru, správny orgán oznámi Organizácii na účely jej informovania a rozoslania zmluvným stranám tohto Dohovoru podrobné údaje o udelených výnimkách z dôvodu ich informovania a prijatia vhodných opatrení ak sú nutné; a.5 osvedčenie požadované podľa tejto prílohy je potvrdené v tom zmysle, že loď sa výlučne zúčastňuje na takýchto obmedzených plavbách.
- 4** Pre loď, ktorej konštrukčné a prevádzkové vlastnosti sú také, že sa nevyžaduje balastovanie nákladových nádrží a umývanie nákladových nádrží sa vyžaduje iba na opravu alebo pri dokovaní v suchom

doku, môže správny orgán povoliť výnimku z ustanovení nariadenia 12 za predpokladu, že sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- .1 konštrukcia, stavba a vybavenie lode sú schválené správnym orgánom so zreteľom na druh prevádzkových činností, pre ktoré je určená;
- .2 akákoľvek odpadová voda z umývania nádrží, ktoré sa môžu vykonať pred opravou alebo pred uložením do suchého doku sa vypustí do prístavného zberného zariadenia, ktorého primeranosť je overená správnym orgánom štátu;
- .3 v osvedčení požadovanom podľa tejto Prílohy sa uvádza:
 - .3.1 že každá nákladová nádrž je certifikovaná na prepravu obmedzeného počtu látok, ktoré sú porovnateľné a môžu byť prepravované striedavo v tej istej nádrži bez nutnosti čiastočného vyčistenia a .3.2 podrobností o udelenom oslobodení;
- .4 loď má príručku schválenú správnym orgánom štátu; a
- .5 v prípade lodí, ktoré sa zúčastňujú plavby do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami tohto dohovoru, správny orgán oznámi Organizácii za účelom jej informovania a rozoslania zmluvným stranám tohto Dohovoru podrobné údaje o udelených výnimkách z dôvodu ich informovania a prijatia vhodných opatrení ak sú nutné.

Nariadenie 5

Rovnocenné opatrenia

1 Správny orgán môže povoliť aby sa akékoľvek vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroj mohlo nainštalovať na loď ako rovnocenné k tomu, ktoré sa vyžaduje v tejto Prílohe ak je toto vybavenie, materiál alebo zariadenie minimálne také účinné ako sa vyžaduje v tejto Prílohe. Táto právomoc správneho orgánu sa nevzťahuje na nahradenie prevádzkových metód na vykonanie kontroly vypúšťania škodlivých kvapalných látok ako ekvivalent s tými projektovými a konštrukčnými prvkami, ktoré sú predpísané nariadeniami tejto Prílohy.

2 Správny orgán, ktorý umožňuje vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroj ako rovnocenný k zariadeniu požadovanému touto prílohou podľa odseku 1 tohto nariadenia oznámi Organizácii za účelom jej informovania a rozoslania zmluvným stranám tohto Dohovoru o tom podrobné údaje, z dôvodu ich informovania a prijatia vhodných opatrení ak sú nutné.

3 Bez ohľadu na ustanovenia hore uvedených odsekov 1 a 2 tohto nariadenia sa musí konštrukcia a vybavenie tankerov pre prepravu skvapalneného plynu, ktoré majú osvedčenie na prepravu škodlivých kvapalných látok uvedených v príslušnom Kódexe na prepravu plynov, v jeho aktualizovanom znení, považovať za rovnocenné v súlade s požiadavkami na konštrukciu a vybavenie obsiahnutými v nariadení 11 a 12 tejto Prílohy za predpokladu, že tanker pre prepravu kvapalného plynu spĺňa všetky tieto nasledovné podmienky:

- .1 je držiteľom Osvedčenia o spôsobilosti v súlade s príslušným Kódexom tankerov na prepravu plynov pre cisternové lode certifikované pre hromadnú prepravu skvapalnených plynov..2 je držiteľom Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečistenia pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok, v ktorom je potvrdené, že tanker na prepravu skvapalneného plynu môže prepravovať len tie škodlivé kvapalné látky, ktoré sú identifikované a uvedené v príslušnom Kódexe tankerov na prepravu skvapalneného plynu;
- .3 je vybavený nádržami na oddelený balast;
- .4 je vybavený čerpacími a potrubnými zariadeniami, ktoré spĺňajú požiadavky správneho orgánu a zaistia aby množstvo zvyškov nákladu zostávajúcich v nádrži a s nimi súvisiaceho potrubia po vyložení nepresiahlo príslušné množstvo zvyškov ako sa to vyžaduje v nariadení 12.1, 12.2. alebo 12.3; a.5 je vybavený príručkou schválenou správnym orgánom, ktorá zabezpečuje, že nedôjde k žiadnemu prevádzkovému miešaniu zvyškov nákladu a vody a že v nádrži nezostanú po použití ventilačných postupov predpísaných v príručke, žiadne zvyšky nákladu.

Kapitola 2 - Kategorizácia škodlivých kvapalných látok**Nariadenie 6***Kategorizácia a zoznam škodlivých kvapalných látok a iných látok*

- 1 Na účely nariadení tejto Prílohy sa škodlivé kvapalné látky delia do štyroch nasledovných kategórií:
 - .1 Kategória X: škodlivé kvapalné látky, ktoré, pokiaľ sa vypustia do mora pri čistení nákladových nádrží alebo pri vypúšťacích operáciách, sa považujú za látky, ktoré predstavujú závažné riziko buď pre morské zdroje alebo pre ľudské zdravie a preto odôvodňujú zákaz vypúšťania do morského prostredia.
 - .2 Kategória Y: škodlivé kvapalné látky, ktoré, pokiaľ sa vypustia do mora pri čistení alebo vypúšťaní vody z balastových nádrží, sa považujú za látky, predstavujúce hrozbu buď pre morské zdroje alebo ľudské zdravie alebo spôsobujú poškodenie vybavenia alebo iného legitímneho využívania mora a preto odôvodňujú obmedzenie kvality a kvantity ich vypúšťania do morského prostredia;.
 - .3 Kategória Z: škodlivé kvapalné látky, ktoré, pokiaľ vypustia do mora pri čistení alebo vypúšťaní vody z balastových nádrží, sa považujú za látky, predstavujúce menšiu hrozbu buď pre morské zdroje alebo ľudské zdravie a preto odôvodňujú menej prísne obmedzenie kvality a kvantity ich vypúšťania do morského prostredia;.
 - .4 Iné látky: látky označené ako OS v stĺpci „Kategórie znečistenia“ Kapitoly 18 Medzinárodného kódexu na prepravu chemikálií ako hromadného tovaru (Kódex IBC), ktoré boli vyhodnotené a bolo zistené, že nepatria do kategórie X, Y alebo Z v zmysle nariadenia 6.1 tejto Prílohy, pretože sa v súčasnosti nepovažujú za škodlivé pre morské zdroje, ľudské zdravie, vybavenie alebo iné legitímne využívanie mora, pri vypúšťaní do mora pri čistení nádrží alebo debalastovaní lodí. Vypúšťanie stokovej vody alebo balastovej vody alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich iba látky uvedené ako „iné látky“; nepodlieha žiadnym požiadavkám uvedeným v tejto Prílohe.
- 2 Usmernenia na použitie pri kategorizácii škodlivých kvapalných látok sú uvedené v Dodatku I tejto Prílohy.
- 3 Ak je potrebné prepravovať hromadne kvapalnú látku, ktorá nie je klasifikovaná podľa odseku 1 tohto nariadenia, vlády zmluvných strán dohovoru, ktoré sa zúčastňujú na navrhovanej operácii, ustanovia a dohodnú sa na predbežnom hodnotení navrhovanej operácie na základe usmernení uvedených v odseku 2 tohto nariadenia. Kým sa nedosiahne úplná dohoda medzi zúčastnenými vládami, daná látka sa nesmie prepravovať po mori. Čo najskôr, najneskôr však do 30 dní po dosiahnutí dohody, zmluvná strana, ktorá látku vyrába alebo zmluvná strana, ktorá ju prepravuje a zahajuje príslušnú jednanie o dohode, to musí oznámiť Organizácii, ktorej poskytne podrobnosti o látke a predbežné posúdenie za účelom výročného rozoslania všetkým stranám z dôvodu ich informovanosti. Organizácia musí viesť register všetkých takýchto látok a ich predbežné hodnotenie dovtedy, kým sa látky formálne nezahrnú do Kódexu IBC.

Kapitola 3 – Prehliadky a vydávanie osvedčení

Nariadenie 7

Prehliadka a certifikácia chemických tankerov

Bez ohľadu na ustanovenia nariadení 8, 9 a 10 tejto Prílohy sa chemické tankery, ktoré boli predmetom prehliadky a certifikované štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami tohto Dohovoru v súlade s ustanoveniami Medzinárodného kódexu na prepravu chemikálií ako hromadného tovaru alebo Kódexu na prepravu sa považuje za vyhovujúce ustanoveniam uvedených nariadení a osvedčenie vydané podľa tohto kódexu má rovnakú platnosť a dostane rovnaké uznanie ako osvedčenie vydané podľa nariadenia 9 tejto Prílohy.

Nariadenie 8

Prehliadky lode

- 1 Lode prepravujúce hromadne škodlivé kvapalné látky podliehajú nižšie uvedeným prehliadkam:
 - .1 Počiatočná prehliadka pred uvedením lode do prevádzky alebo pred prvým vydaním osvedčenia vyžadovaného podľa nariadenia 9 tejto Prílohy, ktoré musí zahŕňať úplnú prehliadku jej konštrukcie, vybavenia, systémov, príslušenstva, zariadenia a materiálu, pokiaľ sa na loď vzťahuje táto Príloha. Táto prehliadka musí zabezpečiť aby jej konštrukcia, vybavenie, systémy, príslušenstvo, zariadenia a materiál boli v úplnom súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy.
 - .2 Obnovujúca prehliadka vykonávaná v intervaloch stanovených správnym orgánom, ktoré však nesmú presiahnuť päť rokov, okrem prípadov, keď sa uplatňuje nariadenie 10.2, 10.5, 10.6 alebo 10.7 tejto Prílohy. Obnovujúca prehliadka musí byť taká, aby sa zabezpečilo, že konštrukcia, vybavenie, systémy, príslušenstvo, zariadenia a materiál sú plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy.
 - .3 Priebežná prehliadka do 3 mesiacov pred alebo po dátume druhého výročia alebo do 3 mesiacov pred alebo po dátume tretieho výročia osvedčenia, ktoré sa má nahradiť jednou každoročnou prehliadkou, vymedzenou v bode 1.4 tohto nariadenia.
 - .4 Každoročná prehliadka do troch mesiacov pred každým dátumom výročia alebo po ňom vrátane všeobecnej kontroly konštrukcie, vybavenia, systémov, príslušenstva, usporiadania a materiálu uvedeného v bode 1.1 tohto nariadenia aby sa zabezpečilo, že boli zachované v súlade s odsekom 3 tohto nariadenia a že zostávajú uspokojivé pre činnosti, pre ktoré je loď určená. Takéto každoročné prehliadky musia byť potvrdené na Osvedčení vydanom podľa nariadenia 9 tejto Prílohy.
 - .5 Dodatočná prehliadka celková alebo čiastočná, vykonaná podľa okolností po oprave vyplývajúcej z vyšetrovaní predpísaných v odseku 3 tohto nariadenia alebo vždy, keď sa vykonajú akékoľvek dôležité opravy alebo renovácie. Takáto prehliadka musí byť taká, aby sa zabezpečilo, že potrebné opravy alebo renovácie boli urobené efektívne, že materiál a spracovanie takýchto opráv alebo renovácie je vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď vo všetkých ohľadoch spĺňa požiadavky tejto Prílohy.
- 2.1 Prehliadky lodí, pokiaľ ide o presadzovanie ustanovení tejto Prílohy, vykonávajú úradníci správneho orgánu štátu. Správny orgán však môže prehliadkami poveriť inšpektorov vymenovaných na tento účel alebo uznané Organizácie.
- 2.2 Uzané organizácie, vymedzené v odseku 2.1 tohto nariadenia, musia byť v súlade s Usmerneniami prijatými Organizáciou rezolúciou A.739(18) v znení zmien a doplnení a špecifikáciu prijatú Organizáciou rezolúciou A.789(19) v znení zmien a doplnení, ktoré nadobudnú platnosť a účinnosť v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru,
- 2.3 Správny orgán poverujúci inšpektorov alebo uznané organizácie vykonávaním prehliadok v zmysle odseku 2.1 tohto nariadenia, musí splniť nominovaného inšpektora alebo uznanú organizáciu minimálne na nasledovné:

- .1 vyžadovať opravu lode; a
- .2 vykonávať inšpekcie a prehliadky ak ich príslušné orgány prístavného štátu o to požiadajú.

2.4 Správny orgán musí oznámiť Organizácii konkrétne povinnosti a podmienky povolenia udelené vymenovaným inšpektorom alebo uznaným organizáciám, za účelom rozposlania stranám tohto Dohovoru pre informáciu ich úradníkov.

2.5 Ak poverený inšpektor alebo uznaná organizácia určí, že stav lode alebo jej vybavenia do značnej miery nezodpovedá údajom uvedeným v Osvedčení alebo je taký, že loď nie je spôsobilá pokračovať v plavbe, bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia, taký inšpektor alebo organizácia musí okamžite zabezpečiť prijatie nápravných opatrení a musí o tom včas informovať správny orgán štátu. Ak sa takéto nápravné opatrenia neprijmú, musí byť odobraté Osvedčenie a musí byť okamžite informovaný správny orgán štátu vlajky a ak je loď v prístave inej strany, okamžite sa to oznámi aj príslušným orgánom prístavného štátu. Ak úradník správneho orgánu, poverený inšpektor alebo uznaná organizácia informovali príslušné orgány prístavného štátu, vláda dotknutého prístavného štátu poskytne takémuto úradníkovi, inšpektorovi alebo organizácii potrebnú pomoc pri plnení ich povinností podľa tohto nariadenia. Vláda príslušného prístavného štátu v prípade potreby podnikne také opatrenia aby zabezpečila, že loď nevypláva, kým nebude môcť vyraziť na more alebo opustiť prístav za účelom plavby do najbližšej dostupnej vhodnej opravárenskej lodenice, bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia.

2.6 V každom prípade príslušný správny orgán v plnom rozsahu zaručuje úplnosť a účinnosť prehliadky a zaväzuje sa zabezpečiť potrebné opatrenia na splnenie tejto povinnosti.

3.1 Stav lode a jej vybavenia sa musí udržiavať v súlade s ustanoveniami tohto Dohovoru aby sa zabezpečilo, že loď zostáva vo všetkých ohľadoch schopná pokračovať v plavbe bez toho aby predstavovala neprimeranú hrozbu poškodenia morského prostredia.

3.2 Po dokončení akejkoľvek prehliadky lode požadovanej podľa odseku 1 tohto nariadenia sa nesmie vykonať žiadna zmena v konštrukcii lode, vo vybavení, v systémoch, v príslušenstve, v zariadení, či v materiáli, na ktoré sa vzťahuje prehliadka bez sankcie zo strany správneho orgánu, s výnimkou priamej výmeny takéhoto zariadenia a príslušenstva.

3.3 Vždy, keď na lodi dôjde k nehode alebo sa zistí porucha, ktorá podstatne ovplyvňuje integritu lode alebo účinnosť alebo úplnosť jej vybavenia, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, kapitán alebo vlastník lode to musí čo najskôr oznámiť správnomu orgánu štátu, uznanej organizácii alebo poverenému inšpektorovi zodpovednému za vydávanie príslušného Osvedčenia, ktorý zabezpečí začatie vyšetrovania s cieľom určiť, či je potrebná prehliadka lode podľa odseku 1 tohto nariadenia. Ak je loď v prístave inej zmluvnej strany, kapitán alebo vlastník tiež okamžite podá správu príslušným orgánom prístavného štátu a poverený inšpektor alebo uznaná organizácia sa ubezpečia, že takáto správny orgán bola vypracovaná.

Nariadenie 9

Vydanie alebo potvrdenie osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečistenia pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok, musí byť vydané každej lodi určenej na hromadnú prepravu škodlivých kvapalných látok, ktorá sa zúčastňuje plavieb do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných strán Dohovoru, po počiatočnej alebo obnovujúcej prehliadke v súlade s ustanoveniami nariadenia 8 tejto Prílohy.

2 Takéto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje buď správny orgán štátu alebo akákoľvek iná osoba alebo organizácia, ktorá je na to riadne oprávnená. V každom prípade správny orgán štátu preberá plnú zodpovednosť za vydané Osvedčenie.

3.1 Vláda zmluvnej strany tohoto Dohovoru je oprávnená na žiadosť správneho orgánu požiadať o prehliadku lode a ak je presvedčená, že sú splnené ustanovenia tejto Prílohy, vydá alebo povolí vydanie Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok na loď a v prípade potreby, potvrdí alebo povolí potvrdenie tohto Osvedčenia na lodi a to v súlade s

touto Prílohou.

3.2 Kópia tohto osvedčenia a kópia správneho orgánu o prehliadke musí byť čo najskôr predaná správnomu orgánu požadujúcemu prehliadku.

3.3 Takto vydané Osvedčenie musí obsahovať prehlásenie v tom zmysle, že bolo vydané na žiadosť správneho orgánu a má rovnakú platnosť a musí dostať rovnaké uznanie ako Osvedčenie vydané podľa odseku 1 tohto nariadenia.

3.4 Pre loď, ktorá je oprávnená plaviť sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou tohto Dohovoru nesmie byť vystavené žiadne Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečistenia pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok.

4 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečistenia pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok musí byť vyhotovené vo forme zodpovedajúcej vzoru uvedenému v Dodatku III tejto Prílohy a musí byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používajú aj zápisy v úradnom štátnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, tieto záznamy dostanú v prípade sporu alebo nezrovnalosti prednosť.

Nariadenie 10

Trvanie a platnosť osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečistenia pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok, musí byť vydané na obdobie určené správnym orgánom štátu, ktoré ale nesmie presiahnuť 5 rokov.

2.1 Bez ohľadu na požiadavky odseku 1 tohto nariadenia ak je obnovovacia prehliadka dokončená do 3 mesiacov pred uplynutím doby platnosti existujúceho Osvedčenia, musí byť nové Osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho 5 rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia.

2.2 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená po dátume skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia, nové Osvedčenie je platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky, do dátumu nepresahujúceho 5 rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia.

2.3 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená viac ako 3 mesiace pred uplynutím doby platnosti existujúceho Osvedčenia, musí byť nové Osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho 5 rokov od dátumu ukončenia obnovovacej prehliadky.

3 Ak sa Osvedčenie vydáva na obdobie kratšie ako 5 rokov, správny orgán môže predĺžiť platnosť Osvedčenia do termínu po uplynutí platnosti na maximálne dobu uvedenú v odseku 1 tohto nariadenia za predpokladu, že sa náležite vykonávajú prehliadky uvedené v nariadení 8.1.3 a 8.1.4 tejto Prílohy, uplatniteľné, keď sa Osvedčenie vydáva na obdobie piatich rokov.

4 Ak bola obnovovacia prehliadka dokončená a nové Osvedčenie nemôže byť vydané alebo umiestnené na palube lode pred dátumom skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia, osoba alebo organizácia oprávnená správou môže potvrdiť existujúce Osvedčenie a takéto Osvedčenie sa akceptuje ako platné na ďalšie obdobie, ktoré nesmie presiahnuť 5 mesiacov od skončenia doby platnosti Osvedčenia.

5 Ak loď v čase skončenia platnosti Osvedčenia nie je v prístave, v ktorom má byť vykonaná prehliadka, môže správny orgán predĺžiť dobu platnosti Osvedčenia ale toto predĺženie sa udelí iba na účely umožnenia lodi dokončiť plavbu do prístavu, v ktorom má byť vykonaná prehliadka a to iba v prípadoch, keď sa to zdá byť správne a primerané. Žiadne Osvedčenia sa nesmú predĺžiť na obdobie dlhšie ako 3 mesiace a loď, ktorej bolo predĺženie udelené, nemá po svojom príchode do prístavu, v ktorom sa má vykonať prehliadka, právo na základe tohto predĺženia opustiť tento prístav bez nového Osvedčenia. Po dokončení obnovovacej prehliadky bude nové Osvedčenie platné do dátumu nepresahujúceho 5 rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia.

6 Osvedčenie vydané lodi vykonávajúcej krátke plavby, ktoré nebolo predĺžené podľa predchádzajúcich ustanovení tohto nariadenia, môže správny orgán štátu predĺžiť o obdobie odkladu do jedného mesiaca od dátumu uplynutia platnosti, ktorý je na ňom uvedený. Po ukončení obnovovacej

prehliadky je nové Osvedčenie platné do dátumu nepresahujúceho 5 rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho Osvedčenia.

7 Za špeciálnych okolností ako určí správny orgán, nové Osvedčenie nemusí byť datované odo skončenia platnosti existujúceho osvedčenia ako sa vyžaduje v odsekoch 2.2, 5 alebo 6 tohto nariadenia. Za týchto špeciálnych okolností bude nové Osvedčenie platné do dátumu nepresahujúceho 5 rokov odo ukončenia obnovovacej prehliadky.

8 Ak sa každoročná *alebo* priebežná prehliadka ukončí pred obdobím uvedeným v nariadení 8 tejto Prílohy, potom:

- .1** dátum každoročnej prehliadky uvedený v Osvedčení sa potvrdením mení na dátum, ktorý nesmie byť o viac ako 3 mesiace po dátume, kedy bola prehliadka dokončená;
- .2** nasledujúca každoročná *alebo* priebežná prehliadka, požadovaná v nariadení 8 tejto Prílohy, musí byť dokončená v intervaloch predpísaných týmto nariadením s použitím nového výročného dátumu;
- .3** dátum vypršania platnosti môže zostať nezmenený za predpokladu, že sa vykoná jedna alebo viac každoročných alebo priebežných prehliadok tak, aby neboli prekročené maximálne intervaly medzi prehliadkami predpísanými v nariadení 8 tejto Prílohy. Osvedčenie vydané podľa nariadenia 9 tejto Prílohy stráca platnosť v každom z týchto prípadov:
 - .1** ak príslušné prehliadky nie sú ukončené v lehotách špecifikovaných v nariadení 8.1 tejto Prílohy;
 - .2** ak Osvedčenie nie je potvrdené v súlade s nariadením 8.1.3 alebo 8.1.4 tejto Prílohy;
 - .3** pri prevode lode pod vlajku iného štátu. Nové Osvedčenie sa vydá len vtedy, keď je vláda vydávajúca nové osvedčenie úplne presvedčená, že loď spĺňa požiadavky nariadenia 8.3.1 a 8.3.2 tejto Prílohy. V prípade prevodu medzi zmluvnými stranami ak sa o to požiadá do 3 mesiacov od uskutočnenia prevodu, vláda zmluvnej strany, pod vlajkou ktorej bola loď pôvodne oprávnená sa plaviť, musí čo najskôr zaslať správnomu orgánu iného štátu kópie osvedčení nesené na lodi pred prevodom a ak sú k dispozícii, kópie príslušných správ **o prehliadke**.

Kapitola 4 – Projektovanie, stavba, zariadenie a vybavenie**Nariadenie 11***Projektovanie, stavba, vybavenie a prevádzka*

1 Projektovanie, stavba, vybavenie a prevádzka lodí certifikovaných na hromadnú prepravu škodlivých skvapalnených látok vymedzených v kapitole 17 Medzinárodného kódexu na hromadnú prepravu chemikálií aby sa minimalizovalo nekontrolované vypúšťanie týchto látok do mora, musia byť v súlade s nasledujúcim:

- .1 Medzinárodným kódexom na hromadnú prepravu chemikálií ak bol chemický tanker postavený 1. júla 1986 alebo neskôr; alebo
- .2 Kódexom pre hromadnú prepravu chemikálií tak, ako je stanovené v bode 1.7.2 uvedeného Kódexu pre:
 - .2.1 lode, pre ktoré bol stavebný kontrakt 2. novembra 1973 alebo neskôr ale bola postavená pred 1. júlom 1986 a ktoré sa zaoberajú plavbami do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Dohovoru; a .2.2 lode postavené 1. júla 1983 alebo neskôr ale pred 1. júlom 1986, ktoré sa zaoberajú výlučne plavbami medzi prístavmi alebo terminálmi v štáte, pod vlajkou ktorého je loď oprávnená plávať
- .3 Kódex pre hromadnú prepravu chemikálií tak, ako je uvedené v bode 1.7.3 uvedeného Kódexu pre:
 - .3.1 lode, pre ktoré bol stavebný kontrakt uzavretý pred dňom 2. novembra 1973 a ktoré sa zaoberajú plavbami do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami Dohovoru; a
 - .3.2 lode postavené pred dňom 1. júla 1983, ktoré sa zaoberajú výlučne plavbami medzi prístavmi alebo terminálmi v štáte, pod vlajkou ktorého je loď oprávnená plávať.

2 Pokiaľ ide o lode iné ako tankery na prepravu chemikálií alebo tankery na prepravu skvapalneného plynu, ktoré majú Osvedčenie na hromadnú prepravu škodlivých kvapalných látok vymedzených v kapitole 17 Medzinárodného kódexu pre hromadnú prepravu chemikálií, správny orgán štátu zavedie vhodné opatrenia založené na usmerneniach vypracovaných Organizáciou* s cieľom zabezpečiť že ustanovenia musia byť také aby minimalizovali nekontrolované vypúšťanie takýchto látok do mora.

Nariadenie 12*Nákladové čerpadlá, potrubný rozvod, vykladacie zariadenie a kalové zberné nádrže.*

1 Každá loď postavená pred 1. júlom 1986 musí byť vybavená čerpacím a potrubným systémom, ktorý zabezpečí, že každá nádrž certifikovaná na prepravu látok kategórie X alebo Y, nezadržiava v nádrži a v pridruženom potrubí na náklad zvyšok nákladu v množstve viac ako 300ℓ a aby každá nádrž certifikovaná na prepravu látok kategórie Z nezadržiava v nádrži a v pridruženom potrubí na náklad zvyšok nákladu v množstve viac ako 900 ℓ. V súlade s Dodatkom V tejto Prílohy musí byť urobená prevádzková skúška čerpadiel.

2 Každá loď postavená 1. júla 1986 alebo neskôr ale nie neskôr ako 1. januára 2007, musí byť vybavená čerpacím a potrubným systémom, ktorý zabezpečí, že každá nádrž certifikovaná na prepravu látok kategórie X alebo Y, nezadržiava v nádrži a v pridruženom potrubí na náklad zvyšok nákladu v množstve viac ako 100 ℓ a aby každá nádrž certifikovaná na prepravu látok kategórie Z nezadržiava v nádrži a v pridruženom potrubí na náklad zvyšok nákladu v množstve viac ako 300 ℓ. V súlade s Dodatkom V tejto Prílohy musí byť urobená prevádzková skúška čerpadiel.

3 Každá loď postavená 1. januára 2007 alebo neskôr musí byť vybavená čerpacím a potrubným

* Pozri uznesenia A.673(16), zmenené a doplnené uznesením MEPC.158(55) a MEPC.148(54)

systémom, ktorý zabezpečí, že každá nádrž certifikovaná na prepravu látok kategórie X, Y alebo Z, nezadržiava v nádrži a v pridruženom potrubí na náklad zvyšok v množstve viac ako 75 ℓ. V súlade s Doplňkom V tejto Prílohy musí byť urobená prevádzková skúška čerpadiel.

4 Na loď inú ako chemický tanker postavený pred 1. januárom 2007, ktorá nemôže spĺňať požiadavky na usporiadanie čerpaceho a potrubného systému pre látky kategórie Z uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto nariadenia, sa neuplatňujú žiadne požiadavky na množstvo. Plnenie sa považuje za dosiahnuté ak je nádrž vyprázdnená v čo najväčšej možnej miere.

5 Prevádzková skúška čerpadiel/skúška výkonu čerpacej sústavy uvedená v odsekoch 1, 2 a 3 tohto nariadenia musí byť schválená správnym orgánom. Pri prevádzkovej skúške čerpadiel/pri skúške výkonu čerpacej sústavy ako testovacie médium musí byť použitá voda.

6 Lode, ktoré majú osvedčenie na prepravu látok kategórie X, Y alebo Z, musia mať vypúšťací výpusť, odpadových vôd pod vodou.

7 Pre lode konštruované pred 1. januárom 2007 a osvedčené na prepravu látok v kategórii Z nie je vypúšťací výpusť odpadových vôd pod vodou požadovaný podľa odseku 6 tohto nariadenia povinný.

8 Podvodný vypúšťací výpusť odpadových vôd musí byť umiestnený v oblasti nákladového priestoru v blízkosti útoru dna lode a musí byť umiestnený tak, aby sa zabránilo opätovnému prijímaniu zmesí zvyškov a vody cez prírody morskej vody lode.

9 Umiestnenie podvodného vypúšťacieho výpustu odpadových vôd musí byť také aby zmes zvyškov a vody vypúšťaná do mora neprechádzala cez hraničnú vrstvu lode. Za týmto účelom, keď výtok je smerovaný kolmo na bočnú obšívku lode, minimálny priemer vypúšťacej výpuste sa vypočíta nasledovne:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

kde:

d = minimálny priemer vypúšťacej výpuste (m)

L_d = vzdialenosť od prednej zvislice po vypúšťaciu výpusť (m)

Q_d = maximálny prietok, pri ktorom môže loď vypúšťať zmes zvyškov a vody cez vypúšťací výpusť (m^3/h).

10 Keď výtok je nasmerovaný v určitom uhle k obšívke lode, vyššie uvedený vzťah sa musí modifikovať nahradením zložky Q_d , za zložku Q_d , ktorá je kolmá k obšívke lode.

11 Zberné nádrže na odpadovú vodu

Aj keď táto Príloha nevyžaduje inštaláciu vyhradených zberných nádrží na odpadovú vodu, pre určité umývacie postupy môžu byť zberné nádrže na odpadovú vodu užitočné. Nákladové nádrže určené na prevoz nákladu sa môžu používať ako zberné nádrže na odpadovú vodu.

Kapitola 5 – Prevádzkové vypúšťanie zvyškov škodlivých kvapalných látok**Nariadenie 13***Riadenie vypúšťania zvyškov škodlivých kvapalných látok*

S výhradou ustanovení nariadenia 3 tejto Prílohy musí kontrola vypúšťania zvyškov škodlivých kvapalných látok alebo balastovej vody, vody z čistenia nádrží alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky, byť v súlade s týmito požiadavkami.

1 Ustanovenia o vypúšťaní

1.1 Vypúšťanie zvyškov látok zaradených do kategórie X, Y alebo Z alebo látok predbežne hodnotených ako takých alebo balastovej vody, vody z čistenia nádrží alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky do mora sa zakazuje, pokiaľ k takýmto vypúšťaniam nedôjde v úplnom súlade s uplatniteľnými prevádzkovými požiadavkami uvedenými v tejto Prílohe.

1.2 Pred akýmkoľvek predbežným vymývaním alebo vypúšťaním v súlade s týmto nariadením, sa príslušná Nádrž vyprázdni v maximálnom rozsahu v súlade s postupmi predpísanými v Príručke.

1.3 Preprava látok, ktoré neboli kategorizované, predbežne posúdené alebo vyhodnotené ako sa uvádza v nariadení 6 tejto Prílohy, alebo balastovej vody, vody z čistenia nádrží alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky do mora sa zakazuje, spolu s následným vypúšťaním takýchto látok do mora.

2 Ustanovenia o vypúšťaní odpadných vôd

2.1 Ak ustanovenia tohto nariadenia umožňujú vypúšťanie zvyškov látok zaradených do kategórie X, Y alebo Z, alebo látok predbežne hodnotených ako tieto kategórie) alebo balastovej vody, vody z čistenia nádrží alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky do mora, uplatňujú sa nasledovné ustanovenia o vypúšťaní:

- .1** loď pláva s rýchlosťou najmenej 7 uzlov v prípade lodí s vlastným pohonom alebo najmenej 4 uzly v prípade lodí bez vlastného pohonu;
- .2** vypúšťanie sa uskutoční pod čiarou ponoru, cez podvodný vypúšťací výpusť odpadových vôd, pričom sa však neprekročí maximálny prietok, pri ktorom môže loď vypúšťať zmes zvyškov a vody cez vypúšťací výpusť pod vodou; a
- .3** vypúšťanie sa uskutoční vo vzdialenosti najmenej 12 námorných míľ od najbližšej pevniny s hĺbkou vody najmenej 25 m.

2.2 Pre lode postavené pred 1. januárom 2007, vypúšťanie zvyškov látok zaradených do kategórie Z alebo látok predbežne hodnotených ako takých alebo balastovej vody, vody z čistenia nádrží alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky - nie je vypúšťanie pod čiarou ponoru, cez podvodný vypúšťací výpusť, odpadových vôd, povinné.

2.3 Správny orgán môže upustiť od požiadaviek odseku 2.1.3 pre látky kategórie Z, pokiaľ ide o vzdialenosť najmenej 12 námorných míľ od najbližšej pevniny pre lode, ktoré sa výlučne plavia vo vodách podliehajúcich zvrchovanosti alebo jurisdikcii štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať. Okrem toho môže správny orgán upustiť od tej istej požiadavky týkajúcej sa vzdialenosti vypúšťania najmenej 12 námorných míľ od najbližšej pevniny pre konkrétnu loď oprávnenú plaviť sa pod vlajkou jeho štátu ak sa plavia vo vodách podliehajúcich zvrchovanosti alebo jurisdikcii jedného susediaceho štátu po písomnej dohode o výnimke medzi týmito dvoma zúčastnenými pobrežnými štátmi za predpokladu, že nebude dotknutá žiadna tretia strana. Informácie o takejto Dohode musia byť oznámené Organizácii do 30 dní za účelom ich rozoslania všetkým zmluvným stranám Dohovoru pre ich informovanie a prijatí príslušných opatrení ak je to nutné.

3 Vetrание zvyškov nákladu

Na odstránenie zvyškov nákladu z nádrže sa môžu použiť postupy vetrания schválené správnym orgánom štátu. Takéto postupy musia byť v súlade s Dodatkom 7 tejto Prílohy. Akákoľvek voda následne načerpaná do nádrže sa považuje za čistú a nepodlieha požiadavkám na vypúšťanie uvedeným v tejto Prílohe.

4 Oslobodenie od nutnosti predbežného vymytia

Vláda prijímajúcej strany môže na žiadosť kapitána lode udeliť výnimku pre predbežné vymytie nákladového priestoru ak je presvedčená, že:

- .1 vyložená nádrž sa má znovu naplniť rovnakou látkou alebo inou látkou zlučiteľnou s predchádzajúcou a že nádrž, nebude pred naložením umývaná ani zabalastovaná; alebo
- .2 vyložená nádrž nebude ani vymývaná ani balastovaná na mori. Predbežné vymytie v súlade s uplatniteľným odsekom tohto nariadenia sa vykoná v inom prístave a to za predpokladu, že sa písomne potvrdilo, že prijímacie zariadenie v tomto prístave je k dispozícii a je primerané na tento účel; alebo
- .3 zvyšky nákladu budú odstránené prostredníctvom procesu odvetrávania - ventilačným postupom schváleným správnym orgánom v súlade s Dodatkom 7 tejto Prílohy.

5 Použitie čistiacich prostriedkov alebo čistiacich prísad

5.1 Ak sa k vymývaniu nádrží použije umývacie médium iné ako voda, napríklad, minerálny olej alebo chlórované rozpúšťadlo, jeho vypúšťanie sa bude riadiť ustanoveniami Prílohy I alebo Prílohy II, ktoré by sa uplatňovali na médium ak by bolo prepravované ako náklad. Postupy preplachovania nádrží zahŕňajúce použitie takéhoto média musí byť stanovené v Príručke a schválené správnym orgánom.

5.2 Ak sa do vody pridávajú malé množstvá čistiacich prísad s cieľom uľahčiť umývanie v nádrži, nesmú sa používať žiadne príslušné zložky znečistenia kategórie X okrem tých zložiek, ktoré sú ľahko biologicky odbúrateľné a ktorých celková koncentrácia je nižšia ako 10 % čistiacej prísady. Na nádrž sa nebudú vzťahovať žiadne iné obmedzenia, okrem tých, ktoré sa vzťahujú na predchádzajúci náklad.

6 Vypúšťanie zvyškov kategórie X

6.1 V súlade s ustanovením odseku 1 sa uplatňujú tieto ustanovenia:

- .1 Nádrž, z ktorej bola vyložená látka v kategórii X, musí byť predbežne vymytá skôr ako loď opustí prístav vykládky. Výsledné zvyšky odpadných vôd sa vypúšťajú do zberného zariadenia až kým koncentrácia látky v odpadovej vode do takéhoto zariadenia ako to ukazuje analýza vzoriek výtoky odobratá inšpektorom, nie je rovná alebo nižšia ako 0,1 % hmotnosti. Po dosiahnutej požadovanej úrovni koncentrácie, je nutné ďalej pokračovať vo vyčerpávaní zostávajúcej vody z vymývania nádrží do zberného zariadenia až kým nie je nádrž prázdna. Príslušné zápisy o týchto operáciách je nutné zaznamenať v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom a musia byť potvrdené inšpektorom uvedeným v nariadení 16.1.
- .2 Akákoľvek voda následne napustená do nádrže môže byť vypúšťaná do mora v súlade s normami pre vypúšťania uvedenými v nariadení 13.2..
- .3 Ak je vláda prijímajúcej strany presvedčená, že nie je možné merať koncentráciu látky vo výtoky bez toho aby spôsobila neoprávnené oneskorenie lode, táto strana môže prijať alternatívny postup ako rovnocenný so získaním požadovanej koncentrácie v nariadení 13.6.1.1 za predpokladu, že:
 - .3.1 nádrž je vopred vymytá v súlade s postupom schváleným správnym orgánom v súlade s Dodatkom VI tejto Prílohy; a
 - .3.2 do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom sa musia uviesť príslušné záznamy, ktoré musia byť potvrdené inšpektorom tak, ako je to uvedené v nariadení 16.1. *Vypúšťanie zvyškov kategórie Y a Z*

7.1 V súlade s ustanovením odseku 1, sa uplatňujú tieto ustanovenia:

- .1 Pokiaľ ide o postupy vypúšťania zvyškov pre látky kategórie Y alebo Z, musia sa uplatňovať normy pre vypúšťanie vymedzené v nariadení 13.2
- .2 Ak sa vykládka látky kategórie Y alebo Z nevykoná v súlade s Príručkou, musí sa vykonať predbežné vymývanie od zvyškov nákladu skôr ako loď opustí prístav vykládky, pokiaľ sa neprijmú alternatívne opatrenia s cieľom splniť požiadavky inšpektora uvedeného v nariadení 16.1 tejto Prílohy za účelom odstránenia zvyškov nákladu z lodí na množstvách uvedené v tejto

Prílohe. Voda z toho čistenia nádrže musí byť vypustená do zberného zariadenia v prístave vykládky, alebo v inom prístave s vhodným prijímacím zberným zariadením, za predpokladu, že bolo písomne potvrdené, že prijímacie zberné zariadenie v tomto prístave je k dispozícii, je primerané a má na tento účel vhodnú kapacitu..3 Pre látky s vysokou viskozitou alebo tuhnúce látky kategórie Y sa uplatňuje nasledovné:

- .3.1 použije sa postup predbežného vymývania za účelom odstránenia zvyškov nákladu z lodí špecifikovaný v Dodatku VI;
- .3.2 zmes zvyškov nákladu a vody vytvorená počas predbežného vymývania za účelom odstránenia zvyškov nákladu musí byť vypustená z čistenej nádrže do zberného zariadenia v prístave až kým nie je nádrž prázdna; a
- .3.3 akákoľvek voda následne napustená do nádrže môže byť vypúšťaná do mora v súlade s normami pre vypúšťania uvedenými v nariadení 13.2.

7.2 Prevádzkové požiadavky na napúšťanie alebo vypúšťanie vody z balastových nádrží

7.2.1 Po vyložení nákladu a v prípade potreby po predbežnom vymývaní od zvyškov nákladu, môže byť nákladná nádrž zabalastovaná. Postupy na vypúšťanie takéhoto balastu sú stanovené v nariadení 13.2.

7.2.2 Balastová voda napustená do nákladovej nádrže, ktorá bola predbežne vymývaná od zvyškov nákladu umytá do tej miery, že balast obsahuje menej ako 1 milióntinu predtým prepravovanej látky, môže byť vypustená do mora bez ohľadu na rýchlosť vypúšťania, rýchlosť lode a umiestenie výtokov odpadových vôd, za predpokladu, že loď nie je vzdialená menej ako 12 námorných míľ od najbližšej pevniny a vo vode, ktorá nie je hlboká menej ako 25 m. Požadovaného stupňa čistoty bolo dosiahnuté vtedy, keď sa vykonalo predbežné vymývanie od zvyškov nákladu podľa Prílohy VI a nádrž sa následne premyla kompletným cyklom čistiaceho stroja pre lode postavené pred 1. júlom 1994 alebo s množstvom vody, ktoré nie je menšie ako vypočítané s $k = 1,0$.

7.2.3 Vypúšťanie čistého balastu alebo balastu z oddelených nádrží do mora nepodlieha požiadavkám tejto Prílohy.

8 Vypúšťanie v oblasti Antarktídy

8.1 Oblasť Antarktídy predstavuje morskú oblasť južne od rovnobežky na 60° južnej zemepisnej šírke.

8.2 V oblasti Antarktídy je zakázané vypúšťanie škodlivých kvapalných látok alebo zmesí obsahujúcich takéto látky do mora.

Nariadenie 14

Príručka postupov a zariadení

1 Každá loď, ktorá má osvedčenie na prepravu látok kategórie X, Y alebo Z, musí mať na palube vyššie uvedenú príručku, schválenú správnym orgánom. Táto Príručka má štandardný formát v súlade s Dodatkom IV tejto Prílohy. V prípade lodí, vykonávajúcich medzinárodné plavby, pri ktorých nie je pracovne používaným jazykom angličtina, francúzština alebo španielčina, musí text obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov.

2 Hlavným účelom Príručky je dodať lodným dôstojníkom informácie o nainštalovaných zariadeniach a všetky prevádzkové postupy týkajúce sa manipulácie s nákladom, s čistením nákladových nádrží, manipuláciou s obsahom zberných nádrží, balastovaním a debalastovaním nákladových nádrží, ktoré sa musia dodržiavať aby sa splnili požiadavky tejto Prílohy.

Nariadenie 15

Knihá záznamov o manipulácii s nákladom

1 Každá loď, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, musí byť vybavená Knihou záznamov o manipulácii s nákladom, či už je ako súčasť úradného Lodného denníka alebo inak, vo forme špecifikovanej v Dodatku II

tejto Prílohy.

2 Po ukončení akejkoľvek operácie špecifikovanej v Dodatku II tejto Prílohy, musí byť daná operácia bezodkladne zaznamenaná v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom.

3 V prípade náhodného vypustenia škodlivej kvapalnej látky alebo zmesi obsahujúcej takúto látku alebo v prípade vypúšťania na základe ustanovení nariadenia 3 tejto Prílohy sa do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom uvedie záznam o okolnostiach a dôvodoch takéhoto vypúšťania.

4 Každý záznam musí byť podpísaný dôstojníkom alebo dôstojníkmi zodpovednými za danú operáciu a každá strana musí byť podpísaná veliteľom lode. Záznamy v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom pre lode, ktoré sú držiteľmi Medzinárodného osvedčenia o predchádzaní znečisťovania mora škodlivými, hromadne prepravovanými kvapalnými látkami alebo osvedčení uvedených v nariadení 7 tejto Prílohy, musia byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používajú aj záznamy v úradnom národnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, takéto záznamy majú v prípade sporu alebo nezrovnalosti prednosť.

5 Kniha záznamov o manipulácii s nákladom musí byť uložená na takom mieste, ktoré je ľahko prístupné na účely inšpekcie, s výnimkou prípadu vlečenia lode bez posádky, vtedy musí byť uložená na palube vlečúcej lode. Je potrebné ich uschovávať po dobu troch rokov od vpisu posledného záznamu. Príslušný vládny orgán jednej zmluvnej strany je oprávnený Knihu záznamov o manipulácii s nákladom skontrolovať na palube ktorejkoľvek lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, kým je loď v jej prístave a môže urobiť kópiu každého záznamu v tejto knihe. Môže tiež požiadať veliteľa lode aby potvrdil, že kópia je skutočnou kópiou takéhoto záznamu. Akákoľvek takto vyhotovená kópia, ktorá bola overená veliteľom lode, ako pravá kópia daného záznamu v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom, musí byť v každom súdnom konaní prípustná ako dôkaz skutočností uvedených v zápise. Kontrola Knihy o manipulácii s nákladom a vyhotovenie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku musí byť vykonané čo najrýchlejšie, bez toho aby spôsobilo neprimerané oneskorenie lode.

Kapitola 6 – Kontrolné opatrenia prístavných štátov**Nariadenie 16***Kontrolné opatrenia*

1 Vláda každej zmluvnej strany dohovoru vymenuje alebo poverí inšpektorov na účely vykonávania tohto nariadenia. Inšpektori vykonávajú kontrolu v súlade s kontrolnými postupmi vypracovanými Organizáciou.*

2 Ak inšpektor vymenovaný alebo splnomocnený vládou zmluvnej strany tohoto Dohovoru overí, že operácia bola vykonaná v súlade s požiadavkami Príručky alebo udelí výnimku pre predbežné vymývanie zvyškov nákladu, potom tento inšpektor musí vykonať príslušný zápis do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom.

3 Veliteľ lode, ktorý je držiteľom Medzinárodného osvedčenia o predchádzaní znečisťovania mora škodlivými, hromadne prepravovanými kvapalnými látkami, musí zabezpečiť aby boli dodržané ustanovenia nariadenia 13 a tohoto nariadenia a aby Kniha záznamov o manipulácii s nákladom bola vyplnená v súlade s nariadením 15 a to vždy, keď sa uskutočnia operácie uvedené v tomto nariadení. Nádrž, v ktorej sa prepravovala látka kategórie X, musí byť predbežne vymytá od zvyškov nákladu v súlade s nariadením 13.6. Príslušné zápisy o týchto operáciách sa musia urobiť do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom a tie musia byť potvrdené inšpektorom uvedeným v odseku 1 tohto nariadenia.

5 Ak je vláda prijímajúcej zmluvnej strany presvedčená, že nie je možné merať koncentráciu látky v odpadových vodách bez toho aby to spôsobilo neprimerané oneskorenie lode, táto strana môže prijať alternatívny postup uvedený v nariadení 13.6.3 za predpokladu, že inšpektor uvedený v odseku 1 tohto nariadenia potvrdzuje v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom, že:

- .1** nákladová Nádrž, jej čerpadlo a potrubný systém bol vyprázdnený; a
- .2** predbežné vymývanie zvyškov nákladu bolo vykonané v súlade s ustanoveniami Dodatku VI tejto Prílohy; a
- .3** zmes zvyškov nákladu a vody vytvorená počas predbežného vymývania za účelom odstránenia zvyškov nákladu bola vyčerpaná do prístavného zberného zariadenia a že nádrž je celkom prázdna.

6 Vláda prijímajúcej strany môže na žiadosť kapitána lode udeliť výnimku pre predbežné vymytie nákladového priestoru, ktoré je uvedené v príslušných odsekoch nariadenia 13 ak je splnená jedna z podmienok nariadenia 13.4.

7 Výnimku uvedenú v odseku 6 tohto nariadenia môže udeliť len vláda prijímajúcej zmluvnej strany lodi vykonávajúcej plavby do prístavov alebo terminálov pod jurisdikciou iných zmluvných štátov tohto Dohovoru. Ak sa takáto výnimka lodi udelí, do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom musí byť urobený príslušný zápis, ktorý potvrdí inšpektor uvedený v odseku 1 tohto nariadenia.

8 Ak sa vykládka nevykoná v súlade s podmienkami čerpania tak, ako boli schválené správnym orgánom pre danú nádrž a opierajúce sa o Dodatok V tejto Prílohy, môžu sa prijať alternatívne opatrenia s cieľom splniť požiadavky inšpektora uvedeného v odseku 1 tohto nariadenia, za účelom odstránenia zvyškov nákladu z lodí na množstvách uvedených v nariadení 12 tejto Prílohy, podľa toho, ktoré sa na to vzťahuje. Do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom musia byť uvedené príslušné zápisy.

9 *Štátna prístavná kontrola na základe prevádzkových požiadaviek**

9.1 Ak na lodi, ktorá je v prístave inej zmluvnej strany, existujú jasné dôvody domnievať sa, že kapitán alebo posádka nie sú oboznámení so základnými lodnými postupmi, ktoré sa týkajú predchádzaniu znečisťovania škodlivými kvapalnými látkami, loď bude podrobená kontrole inšpektormi riadne oprávnenými touto zmluvnou stranou, pokiaľ ide o prevádzkové požiadavky uvedené v tejto Prílohe.

* Pozri „Postupy pre štátnu prístavnú kontrolu“, ktoré Organizácia prijala nariadením A.787(19), zmenená a doplnená nariadením A.882(21).

* Pozri „Postupy pre štátnu prístavnú kontrolu“ z roku 2011, ktoré Organizácia prijala rezolúciou A.1052(27).

9.2 Za okolností uvedených v bode 9.1 tohto nariadenia, zmluvná strana podnikne také kroky, ktoré zabezpečia, že loď nevypláva z prístavu do času, kým situácia nebude v súlade s požiadavkami tejto Prílohy.

9.3 Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa štátnej prístavnej kontroly stanovené v článku 5 tohto Dohovoru.

9.4 Žiadne z ustanovení tohto nariadenia sa nebude vykladať tak, aby obmedzovalo práva a povinnosti zmluvnej strany vykonávajúcej kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami osobitne ustanovenými v tomto Dohovore.

Kapitola 7 - Prevencia znečisťovania vyplývajúca z následkov nehody zahŕňajúcej škodlivé kvapalné látky

Nariadenie 17

Palubný havarijný plán pre prípad znečistenia mora škodlivými kvapalnými látkami

1 Každá loď s hrubou priestornosťou 150 a viac ton certifikovaná na hromadnú prepravu škodlivých kvapalných látok, musí mať na palube havarijný plán pre prípad znečistenia mora škodlivými kvapalnými látkami, ktorý bol schválený správnym orgánom.

2 Tento plán musí vychádzať z usmernení* vypracovaných Organizáciou a napísaných v pracovnom jazyku alebo jazykoch, ktorým veliteľ lode a dôstojníci rozumejú. Tento plán musí obsahovať minimálne:

- .1** postup, ktorý musí veliteľ lode alebo iné osoby poverené velením lode dodržiavať pri nahlasovaní mimoriadnej udalosti znečisťovania zahŕňajúcej škodlivé, kvapalné látky tak, ako je stanovené v článku 8 a v Protokole I tohto Dohovoru, na základe usmernení vypracovaných Organizáciou; +
- .2** zoznam orgánov alebo osôb, ktoré sa majú kontaktovať v prípade mimoriadnej udalosti znečistenia mora škodlivými kvapalnými látkami;
- .3** podrobný popis opatrení, ktoré majú okamžite prijať osoby na palube aby sa znížilo alebo obmedzilo vypúšťanie škodlivých kvapalných látok po mimoriadnej udalosti; a.4 postupy a kontaktné miesto na lodi na koordináciu činností na palube lode s národnými a miestnymi orgánmi v boji proti znečisteniu. V prípade lodí, na ktoré sa vzťahuje aj nariadenie 37 Prílohy I tohto Dohovoru, musí byť takýto plán spojený s havarijným plánom pre prípad znečistenia mora z lodí ropnými látkami, ktorý sa vyžaduje podľa nariadenia 37 Prílohy I tohto Dohovoru. V tomto prípade je názov takéhoto plánu je Palubný havarijný plán pre prípad znečistenia mora.

* Pozri „Usmernenia pre prípravu havarijného plánu pre prípad znečistenia mora z lodí ropnými látkami a/alebo škodlivými, kvapalnými látkami“, ktoré prijal Výbor pre ochranu morského prostredia organizácie uznesením MEPC.85(44), zmenenou a doplnenou rezolúciou MEPC.137(53).

+ Pozri „Všeobecné zásady pre systémy hlásenia lodí a požiadavky na hlásenia lodí vrátane usmernení pre hlásenie incidentov/mimoriadnych udalostí týkajúcich sa nebezpečného tovaru, škodlivých látok a/alebo more znečisťujúcich látok“, ktoré prijala Organizácia rezolúciou A.851(20), zmenenú a doplnenú rezolúciou MEPC.138.(53).

Kapitola 8 – Prístavné zberné zariadenia**Nariadenie 18***Prístavné zberné zariadenia a usporiadanie terminálov na vykládku nákladu*

1 Vláda každej zmluvnej strany dohovoru sa zaväzuje zabezpečiť inštaláciu prístavných zberných zariadení podľa potrieb lodí využívajúcich jej prístavy, terminály alebo prístavy, v ktorých sa nachádzajú opravárenské lodenice a to nasledovne:

.1 prístavy a terminály, ktoré sa podieľajú na manipulácii s lodným nákladom, musia mať príslušné zariadenia na prijímanie zvyškov a zmesí obsahujúcich takéto zvyšky škodlivých kvapalných látok, ktoré sú výsledkom súladu s touto Prílohou a to bez zbytočného odkladu pre príslušné zúčastnené lode.

.2 prístavy, v ktorých sa nachádzajú opravárenské lodenice, kde sa vykonávajú opravy NLS tankerov, musia mať príslušné zariadenia na prijímanie zvyškov a zmesí obsahujúcich takéto zvyšky škodlivých kvapalných látok, pre lode zastavujúce v ich prístavoch.

2 Vláda každej zmluvnej strany určí na svojom území druhy zberných zariadení poskytnutých na účely odseku 1 tohto nariadenia v každom prístave nakládky a vykládky, na termináloch alebo v prístavoch, v ktorých sa nachádzajú opravárenské lodenice a zmienené rozhodnutie oznámi Organizácii.

3 Vlády zmluvných strán tohto Dohovoru, ktorých pobrežia hraničia s akoukoľvek stanovenou špeciálnou oblasťou, sa musia spoločne dohodnúť a stanoviť dátum, do ktorého bude splnená požiadavka odseku 1 tohto nariadenia a od ktorého nadobudnú účinnosť požiadavky platných odsekov alebo nariadenia 13, ktoré sa týkajú danej oblasti a oznámia organizácii dátum takto stanovený najmenej šesť mesiacov pred týmto dátumom. Organizácia potom musí tento dátum bezodkladne oznámiť všetkým zmluvným stranám.

4 Vláda každej zmluvnej strany Dohovoru sa zaväzuje zabezpečiť aby vykladacie terminály nákladu poskytli vybavenie, ktoré uľahčí vyprázdňovania nákladových nádrží lodí vykladajúcich v týchto termináloch škodlivé kvapalné látky. Hadice, používané na manipuláciu s nákladom a potrubné systémy terminálu obsahujúce škodlivé kvapalné látky prijaté z lodí, ktoré tieto látky vykladajú na termináli, sa nemôžu vypúšťať späť na loď.

5 Každá zmluvná strana musí oznámiť Organizácii za účelom informovania dotknutých strán, o každom prípade, kedy sa zariadenia vyžadované podľa odseku 1 alebo vybavenie vyžadované podľa odseku 6 tohto nariadenia zdajú byť neprimeranými.

Dodatky k Prílohe II

Dodatok I

Odporúčania pre kategorizáciu škodlivých kvapalných látok**

Výrobky sú zaradené do kategórií znečistenia na základe vyhodnotenia ich vlastností tak, ako sa uvádza vo výslednom profile nebezpečenstva (GESAMP) tak, ako je stanovené v nasledovnej tabuľke:

Pravidlo	A1 Bio- akumulácia	A2 Bio- degradácia	B1 Akútna toxická	B2 Chronická toxická	D3 Dlhodobé účinky na zdravie	E2 Účinky na morskú faunu a bentické biotopy	Kategória
1			≥ 5				X
2	≥4		4				
3		NR	4				
4	≥4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥4	NR		Nie 0			
9				≥ 1			
10						F _p , F alebo S, pokiaľ nie je anorganická	
11					CMRTNI		
12	Žiadny z produktov nespĺňa kritéria pravidiel od 1 do 11 a 13						Z
13	Všetky produkty identifikované ako ≤ 2 v stĺpci A1; R v stĺpci A2; prázdne v stĺpci D3; nie je F _p , F alebo S, pokiaľ nie je anorganická; 0 (nula) vo všetkých ostatných stĺpcoch profilu GESAMP.						OS

* Pozri MEPC. 1/Circ.512 „Upravené pokyny pre predbežné posudzovanie hromadne prepravovaných kvapalných látok“.

Skrátený popis revidovaného postupu hodnotenia nebezpečenstva (GESAMP)

Stĺpce A a B – Vodné prostredie					
Číselné hodnotenie	A			B	
	Bioakumulácia a biodegradácia			Toxicita pre vodné prostredie	
	A1* Bioakumulácia		A2* Biodegradácia	B1 Akútna toxicita	B2 Chronická toxicita
	log P_{ow}	BCF		LC/ EC/ IC ₅₀ (mg/L)	NOEC (mg/L)
0	< 1 alebo cca. 7	nemerateľné	RT: ľahko biologicky	> 1,000	> 1
1	≥ 1 - < 2	≥ 1 - < 10	rozložiteľné	> 100 - ≤ 1,000	> 0.1 - ≤ 1
2	≥ 2 - < 3	≥ 10 - < 100	NR: nie ľahko	> 10 - ≤ 100	> 0.01 - ≤ 0.1
3	≥ 3 - < 4	≥ 100 - < 500	biologicky	> 1 - ≤ 10	> 0.001 - ≤ 0.01
4	≥ 4 - < 5	≥ 500 - < 4,000	rozložiteľné	> 0.1 - 1	≤ 0.001
5	≥ 5 - < cca.7	≥ 4,000	anorganické: anorganická látka	> 0.01 - ≤ 0.1	
6				≤ 0.01	

Stĺpce C a D – Ľudské zdravie (toxické vplyvy na cicavce)						
Číselné hodnotenie	C			D		
	Akútna toxicita pre cicavce			Podráždenie, poleptanie a dlhodobé účinky na zdravie.		
	C1 Orálna toxicita LD ₅₀ (mg/kg)	C2 Perkutánná (cezkožná) toxicita LD ₅₀ (mg/kg)	C3 Inhalačná toxicita LC ₅₀ (mg/kg)	D1 Podráždenie pokožky a poleptanie,	D2 Podráždenie očí a poleptanie,	D3
0	> 2,000	> 2,000	> 20	nedráždivé	nedráždivé	C – Karcinogénne M – Mutagénny R – Reprotoxické S – Zvyšujúce citlivosť A Nebezpečenstvo vdýchnutia T – Toxické pre špecifický cieľový orgán L – Poškodujúce pľúca N – Neurotické I – Imunotoxické
1	> 300 - ≤ 2,000	> 1,000 - ≤ 2,000	> 10 - ≤ 20	mierne dráždivé	mierne dráždivé	
2	> 50 - ≤ 300	> 200 - ≤ 1,000	> 2 - ≤ 10	dráždivé	dráždivé	
3	> 5 - ≤ 50	> 50 - ≤ 200	> 0.5 - ≤ 2	veľmi dráždivé alebo leptajúce 3A Lept. (≤ 4 h) 3B Lept. (≤ 1 h) 3C Lept. (≤ 3 min)	veľmi dráždivé	
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0.5			

.Skrátený popis revidovaného postupu hodnotenia nebezpečenstva (GESAMP) – (pokračovanie)

Stĺpec E – vplyvy na iné spôsoby využívania mora			
E1 Kontaminácia	E2 Fyzické účinky na voľne žijúce živočíchy a bentické biotopy	E3 Vplyvy na pobrežné zariadenia	
		Číselné hodnotenie	Popis a činnosť
NT: nekontaminujúce (testované) T: test kontaminácie pozitívny	F _p : trvalo plávajúca látka na vode F: plávajúca látka na vode S: klesajúce ku dnu substancie	0	bez vplyvu bez výstrahy
		1	mierné sporné varovanie, bez zatvorenia zariadenia
		2	stredne sporné možné uzatvorenie zariadenia
		3	vysoko problematické uzatvorenie zariadenia

Dodatok II

Formulár Knihy záznamov o manipulácii s nákladom pre lode hromadne prepravujúce škodlivé kvapalné látky

KNIHA ZÁZNAMOV O MANIPULÁCII S NÁKLADOM PRE LODE
HROMADNE PREPRAVUJÚCE ŠKODLIVÉ KVAPALNÉ LÁTKY

Meno lode

Volací znak alebo identifikačné čísla

identifikačné číslo IMO

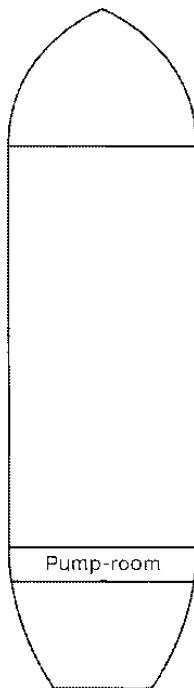
Hrubá priestornosť.....

Obdobie od: do

Meno lode

Volací znak alebo identifikačné čísla

PÔDORYSNÝ PLÁN NÁKLADOVÝCH A ODPADOVÝCH NÁDRŽÍ
(bude doplnené na palube)



Označenie nádrží	Objem
Hĺbka zberných nádrží na prechovávanie ropných zvyškov:	

(Uved'te objem každej nádrže v m³)

Úvod

Nasledujúce stránky zobrazujú úplný zoznam položiek operácií s nákladom a balastom, ktoré keď sa vykonajú sa musia podľa potreby zaznamenať do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom, podľa jednotlivých nádrží, v súlade s nariadením 15.2 Prílohy II k Medzinárodnému dohovoru o predchádzaní znečisťovania z lodí z roku 1973 v znení Protokolu z roku 1978. Tieto položky boli zoskupené do prevádzkových častí, z ktorých každá je označená kódovým písmenom.

Pri zápise do Knihy záznamov o náklade sa do príslušných stĺpcov vloží dátum, prevádzkový kód a číslo položky a na prázdne miesta sa chronologicky zaznamenajú požadované údaje.

Každá ukončená operácia musí byť podpísaná a datovaná zodpovedným dôstojníkom alebo dôstojníkmi zodpovednými za ich vykonanie a prípadne ak je to aktuálne inšpektorom, oprávneným príslušným orgánom štátu v ktorom sa loď vykladá. Každá ukončená stránka musí byť spolupodpísaná veliteľom lode.

ZOZNAM ČINNOSTI, KTORÉ MUSIA BYŤ V KNIHE ZAZNAMENANÉ

Zápisy, ktoré sa vyžadujú pri činnostiach zo substanciami všetkých kategórií látok.

(A) Nakládka

- 1 Miesto nakládky.
- 2 Označenie nádrže, meno substancia a kategória

(B) Premiestňovanie nákladu vo vnútri lode

- 3 Meno a kategória premiestňovaného nákladu.
- 4 Označenie nádrže:
 - .1 z ktorého:
 - .2 do ktorého:
- 5 Bola nádrž vymenovaná v 4.1 vyprázdnená?
- 6 Ak nie, podajte informáciu o množstve zostávajúcej v nádrži.

(C) Vykládka nákladu

- 7 Miesto vykládky.
- 8 Označenie vykladanej nádrže.
- 9 Bola nádrž vyprázdnená?
 - .1 Ak áno, potvrdte, že postup vykládky a začisťovania bol vykonaný v súlade s Príručkou o postupoch a lodnom vybavení (tj. náklon lode, sklon lode, teplota v čase začisťovania nádrže.
 - .2 Ak nie, podajte informáciu o množstve, ktoré zostalo v nádrži.
- 10 Vyžaduje Príručka o postupoch a lodnom vybavení predbežné vymývanie zvyškov nákladu s následnou likvidáciou odpadových vôd v prístavných zberných zariadeniach?
- 11 Porucha na čerpacom a/alebo začisťovacom systéme lodi:
 - .1 čas a povaha poruchy;
 - .2 príčina poruchy;
 - .3 čas, keď funkčnosť systému bola obnovená.

(D) Predbežné vymývanie zvyškov nákladu v súlade s Príručkou o postupoch a lodnom vybavení

- 12 Identifikujte nádrž, látku a kategóriu.
- 13 Spôsoby predbežného vymývania zvyškov nákladu v nákladových priestoroch.
 - .1 počet čistiacich strojov na jednu nádrž;
 - .2 trvanie vymývania/trvanie pracovného cyklu čistiaceho stroja;
 - .3 vymývanie horúcou/studenou vodou.
- 14 Odpadové vody z predbežného vymývania zvyškov nákladu v nákladových priestoroch boli prečerpané

do:

- .1 zberné zariadenie v prístave vykládky (identifikujte prístav);*
- .2 zberné zariadenie v inom prístave (identifikujte prístav);*

(E) Čistenie nákladových nádrží okrem povinného vymývania zvyškov nákladu (iné operácie súvisiace s predbežným vymývaním zvyškov nákladu, finálne čistenie nákladových priestorov, odvetrávanie atď.)

15 Uvedte čas, identifikujte nádrž, látku a kategóriu a uvedte:

- .1 použitý postup vymývania zvyškov nákladu;
- .2 čistiaci prostriedok (identifikujte prostriedok a množstvá);
- .3 použitý ventilačný postup (počet použitých ventilátorov, trvanie vetrania).

16 Výplachy z nádrže boli prečerpané:

- .1 do mora;
- .2 do zberného zariadenia (identifikujte prístav);*
- .3 do zberných nádrží na lodné splašky (identifikujte nádrž).

(F) Vypúšťanie výplachov z nádrže do mora

17 Identifikujte nádrž:

- .1 Či už boli vyčerpané výplachy vyčerpané v priebehu čistenia nádrže ? Ak áno aká bola rýchlosť vypúšťania?
- .2 Či už boli vyčerpané výplachy (vyčerpané zo zberných nádrží na lodné splašky? Ak áno, podajte informáciu o množstve a rýchlosti vypúšťania.

18 Čas zahájenia a ukončenia čerpania.

19 Rýchlosť lode počas vypúšťania.

(G) Balastovanie nákladových nádrží

20 Identifikujte označenie balastovanej nádrže.

21 Čas zahájenia balastovania,

(H) Vypúšťanie balastovej vody z nákladných nádrží

22 Identifikujte označenie nákladovej nádrže

23 Vypúšťanie balastovej vody z nákladných nádrží

- .1 do mora;
- .2 do zberného zariadenia (identifikujte prístav kde);**

24 Čas zahájenia a zastavenia vypúšťania balastu.

25 Rýchlosť lode počas vypúšťania.

(I) Neúmyselné/spôsobené nehodou alebo iné mimoriadne vypúšťanie balastovej vody

26 Čas výskytu.

27 Približné množstvo, látka a kategória (kategórie)

28 Okolnosti vypúšťania alebo úniku a všeobecné poznámky.

(J) Kontrola autorizovanými inšpektormi

* Velitelia lodí by mali získať od prevádzkovateľa zberných zariadení, medzi ktoré tiež patria nákladné cisternové člny a cisternové vozidlá, potvrdenie alebo osvedčenie špecifikujúce množstvo odpadovej vody z predbežného vymývania zvyškov nákladu v nákladových priestoroch, spolu s časom a dátumom prečerpania. Toto potvrdenie alebo Osvedčenie sa musí uchovávať spolu s Knihou záznamov o manipulácii s nákladom.

* Velitelia lodí by mali získať od prevádzkovateľa zberných zariadení, medzi ktoré tiež patria nákladné cisternové člny a cisternové vozidlá, potvrdenie alebo osvedčenie špecifikujúce množstvo vypúšťanej balastovej vody z nákladných nádrží, spolu s časom a dátumom prečerpania. Toto potvrdenie alebo Osvedčenie sa musí uchovávať spolu s Knihou záznamov o manipulácii s nákladom.

- 29** Uvedte prístav.
- 30** Identifikujte nádrž, látku, kategóriu vyčerpanú na breh.
- 31** Došlo k vyprázdneniu nádrže a potrubného systému ?
- 32** Bolo urobené predbežné vymývanie od zvyškov nákladu v súlade s lodnou Príručkou k postupom a opatreniam?
- 33** Boli výplachy vzniknuté pri predbežnom vymývaní od zvyškov nákladu vyčerpané na breh?
- 34** Bola udelená výnimka z povinného predbežného vymývania od zvyškov nákladu vyčerpané na breh a je nádrž prázdna?
- 35** Dôvody na udelenie výnimky.
- 36** Meno a podpis oprávneného inšpektora.
- 37** Organizácia, spoločnosť, vládna agentúra, pre ktorú inšpektor pracuje.

(K) Dodatočné operačné postupy a poznámky

Meno lode

Volací znak alebo čísla

Identifikačné číslo IMO

NÁKLADNÉ/BALASTOVÉ OPERÁCIE

Dátum	Kód (písmeno)	Položka (číslo)	Záznam o činnostiach/podpis zodpovedného dôstojníka/ meno a podpis povereného inšpektora

Podpis veliteľa lode

Dodatok III

**Formulár Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania
pri hromadnej preprave škodlivých skvapalnených látok***MEDZINÁRODNÉ OSVEDČENIE O ZABRÁNENÍ ZNEČISŤOVANIA
PRI HROMADNEJ PREPRAVE ŠKODLIVÝCH SKVAPALNENÝCH LÁTKO

Vydaný podľa ustanovení Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973 v znení Protokolu z roku 1978, v znení zmien a doplnení (ďalej len „Dohovor“) z poverenia vlády z:

.....
(úplné označenie štátu)

vydané
(úplné označenie príslušnej osoby alebo organizácie oprávnenej podľa ustanovení dohovoru)

Podrobné údaje o lodi

Meno lode
Volací znak alebo čísla
Identifikačné číslo IMO[†]
Registračný prístav
Hrubá priestornosť lode

TÝMTO SA POTVRDZUJE:

- 1 Že, loď sa podrobila prehliadke v súlade s nariadením 8 Prílohy II k Dohovoru.
- 2 Že, prehliadka preukázala, že konštrukcia, vybavenie, systémy, montáž, usporiadanie a materiál lode a jej stav sú vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď spĺňa uplatniteľné požiadavky Prílohy II Dohovoru.
- 3 Že loď je vybavená Príručkou o postupoch a opatreniach ako sa vyžaduje v nariadení 14 Prílohy II k dohovoru a že opatrenie a vybavenie lode predpísané v príručke sú vo všetkých ohľadoch uspokojivé.
- 4 Že loď spĺňa požiadavky Prílohy II k Dohovoru MARPOL pri hromadnej preprave po mori škodlivých skvapalnených látok a to za predpokladu, že sú dodržané všetky príslušné ustanovenia Prílohy II.
- 5

Škodlivá skvapalnená látka	Prepravné podmienky (počet nádrží a pod.)	Kategória znečistenia
Pokračovanie na ďalších podpísaných a datovaných listoch		

Toto osvedčenie platí do (dd/mm/rrrr)
na základe prehliadok v súlade s nariadením 8 Prílohy II k Dohovoru.

* Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania pri hromadnej preprave po mori škodlivých skvapalnených látok, (ďalej ako „osvedčenie NLS“) musí byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sa používajú aj záznamy v úradnom štátnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, tento jazyk má prednosť v prípade nezrovnalostí medzi jazykovými verziami.

Dátum dokončenia prehliadky, na základe ktorej je toto osvedčenie vystavené (dd/mm/rrrr)

Vydané v

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr)

(dátum vydania)

(podpis poverenej osoby

vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

SCHVÁLENIE VÝROČNÝCH A PRIEBEŽNÝCH TECHNICKÝCH PREHLIADOK NÁMORNEJ LODE

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri prehliadke požadovanej podľa nariadenia 6 Prílohy I Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/priebežná* prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/ priebežná* prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

VÝROČNÁ/PRIEBEŽNÁ TECHNICKÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE**V SÚLADE S NARIADENÍM 10.8.3**

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri výročnej/priebežnej* prehliadke v súlade s nariadením 10.8.3 Prílohy I Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE O PREDĹŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA AK JE PLATNÉ MENEJ AKO 5 ROKOV,
V PRÍPADOCH, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE NARIADENIE 10.3**

Loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť brané, že je vydané v súlade s nariadením 10.3 Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

* Nehodiace sa, škrtnite.

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD VYKONANIA OBNOVOVACEJ TECHNICKEJ PREHLIADKY NÁMORNEJ LODE
V SÚLADE S NARIADENÍM 10.4**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie je považované za vydané v súlade s nariadením 10.4 Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)
Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)
Miesto vydania.....
Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....
(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD PREDĹŽENIA PLATNOSTI OSVEDČENIA DO DOBY DOPLÁVANIA DO PRÍSTAVU,
KDE SA VYKONÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE ALEBO NA DOBU ODKLADU AK SA UPLATŇUJE
NARIADENIE 10.5 ALEBO 10.6**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie je považované za vydané v súlade s nariadením 10.5 alebo 10.6* Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)
Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)
Miesto vydania.....
Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....
(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE O POSUNE VÝROČNÉHO DÁTUMU
AK SA UPLATŇUJE NARIADENIE DOHOVORU 10.8**

Táto lod' spĺňa príslušné požiadavky Dohovoru a toto osvedčenie je považované za vydané v súlade s nariadením 10.8 Prílohy I Dohovoru. Nový výročný dátum je (dd/mm/rrrr)
Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)
Miesto vydania.....
Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....
(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Toto osvedčenie je považované za vydané v súlade s nariadením 10.8 Prílohy I Dohovoru. Nový výročný dátum je (dd/mm/rrrr).....
Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)
Miesto vydania.....
Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....
(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

* Nehodiace sa, škrtnite.

Dodatok IV

Štandardný formát Príručky postupov a opatrení

Poznámka 1: Formát pozostáva zo štandardizovaného úvodu a zoznamu hlavných odsekov pre každú sekciu. Táto štandardizovaná časť musí byť reprodukovaná v príručke každej lode. Za ním nasleduje obsah jednotlivých častí každého oddielu tak, ako sú pripravené pre konkrétnu loď. Ak sa táto časť neuplatňuje, zapíše sa "NA" aby to nevedlo k narušeniu číslovania ako sa vyžaduje v štandardnom formáte. Ak sú odseky štandardného formátu vytlačené *kurzívou*, požadované informácie sa uvedú pre túto konkrétnu loď. Obsah sa bude líšiť od lode k lodi z dôvodu jej konštrukcie, oblasti obchodnej činnosti a zamýšľaného nákladu. Ak text nie je v texte písaný *kurzívou*, tento text štandardného formátu sa skopíruje do Príručky bez akejkoľvek zmeny.

Poznámka 2: Ak správny orgán vyžaduje alebo prijíma informácie a prevádzkové pokyny okrem tých, ktoré sú uvedené v tomto štandardnom formáte, tieto musia byť zahrnuté v Dodatku D Príručky.

Štandardný formát

PRÍRUČKA POSTUPOV A OPATRENÍ
PRÍLOHY II DOHOVORU MARPOL

Meno lode

Volací znak alebo čísla

Identifikačné číslo IMO

Registračný prístav

Schvaľovacia pečiatka správneho orgánu:

Úvod

1 Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973 v znení Protokolu z roku 1978, (ďalej len „MARPOL“) bol zriadený s cieľom zabrániť znečisťovaniu morského prostredia vypúšťaním škodlivých látok alebo odpadových vôd obsahujúcich takéto látky z lodí do mora. Na dosiahnutie svojho cieľa MARPOL obsahuje šesť príloh, v ktorých sú uvedené podrobné predpisy týkajúce sa manipulácie na palube lodí alebo vypúšťaním do mora alebo uvoľňovaním do atmosféry šiestich hlavných skupín škodlivých látok t. j. Príloha I (Ropa a ropné látky), Príloha II (hromadne prepravované škodlivé kvapalné látky), Príloha III (Škodlivé látky prepravované v balenej forme), Príloha IV (Odpadové vody), príloha V (Odpadky) a Príloha VI (Znečisťovanie ovzdušia).

2 Nariadenie 13 Prílohy II MARPOL (ďalej len ako „Príloha II“) zakazuje vypúšťanie škodlivých kvapalných látok kategórií X, Y alebo Z do mora alebo balastovej vody, kontaminovanej vody z vymývania nádrží, alebo iných zvyškov alebo zmesí obsahujúcich takéto látky, okrem prípadov, kedy to bude v súlade so stanovenými podmienkami, vrátane postupov a opatrení založených na štandardoch vypracovaných Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) aby sa zabezpečilo splnenie kritérií stanovených pre každú kategóriu.

3 Príloha II vyžaduje aby každá loď, ktorá je certifikovaná na hromadnú prepravu škodlivých kvapalných látok, musí byť vybavená Príručkou postupov a opatrení, ďalej len ako Príručka.

4 Táto príručka bola napísaná v súlade s nariadením 14 Prílohy II a zaoberá sa morskými environmentálnymi aspektmi pri čistení nákladových nádrží a vypúšťania zvyškov a zmesí z týchto operácií. Príručka nie je bezpečnostnou príručkou a odkazuje sa na iné publikácie osobitne na vyhodnotenie bezpečnostných rizík.

5 Účelom príručky je určiť opatrenia a vybavenie na splnenie požiadaviek Prílohy II a určiť pre dôstojníkov lode všetky prevádzkové postupy týkajúce sa manipulácie s nákladom, čistením nádrží, nakladania a vykladania odpadových vôd, vypúšťania zvyškov, balastovania a odbalastovania, ktoré sa musia dodržiavať, aby boli splnené požiadavky Prílohy II.

6 Okrem toho, táto Príručka spolu s Knihou záznamov o náklade a Osvedčením vydaným podľa Prílohy II, bude použitá správnym orgánom na kontrolné účely aby sa zabezpečil úplný súlad tejto lode s požiadavkami Prílohy II.

7 Veliteľ lode musí zabezpečiť aby nedochádzalo k žiadnemu vypúšťaniu zvyškov nákladu do mora alebo zmesi rezíduí/vody obsahujúcich látky kategórie X, Y alebo Z, pokiaľ sa takéto vypúšťanie neudeje v plnom súlade s prevádzkovými postupmi obsiahnutými v tejto príručke.

8 Táto Príručka bola schválená správnym orgánom a bez predchádzajúceho súhlasu správneho orgánu sa nesmú vykonávať žiadne zmeny ani revízie žiadnej jej časti.

Časť 1 – Hlavné prvky Prílohy II MARPOL

1.1 Požiadavky Prílohy II sa vzťahujú na všetky lode prepravujúce hromadne škodlivé, kvapalné látky. Látky predstavujúce hrozbu poškodenia morského prostredia sú rozdelené do troch kategórií, X, Y a Z. Látky kategórie X predstavujú najväčšiu hrozbu pre morské prostredie, zatiaľ čo látky kategórie Z predstavujú najmenšiu hrozbu.

1.2 Príloha II zakazuje vypúšťanie akýchkoľvek odpadových vôd obsahujúcich látky patriace do týchto kategórií do mora, s výnimkou prípadov, keď sa vypúšťanie vykonáva za podmienok, ktoré sú podrobne špecifikované pre každú kategóriu. Tieto podmienky zahŕňajú, tam kde je to potrebné, také parametre ako sú:

- .1 maximálne množstvo látok v každej nádrži, ktoré môžu byť vypustené do mora;
- .2 rýchlosť lode počas vypúšťania;
- .3 minimálnu vzdialenosť od najbližšej pevniny počas vypúšťania;
- .4 minimálnu hĺbku vody na mori počas vypúšťania; a
- .5 nutnosť vypúšťania pod čiarou ponoru.

1.3 Pre určité morské oblasti, označené ako „osobitná oblasť“, sa uplatňujú prísnejšie kritériá vypúšťania. Podľa Prílohy II je osobitnou oblasťou aj Antarktická oblasť.

1.4 Príloha II požaduje aby každá loď bola vybavená čerpadlami a potrubným rozvodom k zabezpečeniu toho, že každá nádrž určená k preprave látok kategórie X, Y a Z nezadrži po vykládke množstvo rezíduí nákladu nad rámec množstva uvedených v Prílohe. Pri každej nádrži určenej k preprave týchto látok musí byť urobené posúdenie množstva zvyškov nákladu. Iba ak je hodnotené množstvo rezíduí menšie ako je množstvo predpísané v Prílohe, môže byť nádrž schválená na prepravu látky kategórie X, Y alebo Z.

1.5 Okrem vyššie uvedených podmienok je dôležitou požiadavkou, ktorá je uvedená v Prílohe II to aby sa vypúšťanie určitých zvyškov nákladu a čistenia nákladových priestorov a tiež odvetrávanie nádrží, vykonávalo len v súlade so schválenými postupmi a opatreniami.

1.6 Aby bolo možné splniť požiadavku bodu 1.5, táto Príručka obsahuje v časti 2 všetky potrebné údaje o lodnom vybavení a opatreniach, v časti 3 prevádzkové postupy pre vykládku nákladu a začisťovanie nádrží a v časti 4 postupy pre vypúšťanie zvyškov nákladu, výplachov z nákladových nádrží, zozbieraných lodných zvyškov, balastovanie a debalastovanie, ktoré sa môžu vzťahovať na látky, ktoré je loď oprávnená prepravovať.

1.7 Dodržiavam postupov stanovených v tejto príručke sa zabezpečí aby loď spĺňala všetky príslušné požiadavky Prílohy II k Dohovoru MARPOL.

Časť 2 – Opis lodného vybavenia a usporiadania lode

2.1 Táto časť obsahuje všetky údaje o vybavení lode a opatreniach potrebných na to aby posádka mohla dodržiavať prevádzkové postupy stanovené v častiach 3 a 4.

2.2 Všeobecný plán lode a opis nákladových nádrží

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis nákladového priestoru lode s uvedením hlavnými charakteristik nákladových nádrží a popisom ich situovania.

Musia tam byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce všeobecné usporiadanie lode a označujúce polohu a číslovanie nákladných nádrží a ich zariadenia na predohrev paliva.

2.3 Popis nákladových čerpacích zariadení a potrubného rozvodu na čerpanie nákladu a popis začistovacieho systému

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis nákladových čerpacích zariadení a s nimi súvisiacim potrubným rozvodom a popis začistovacieho systému

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce nasledovné usporiadania v prípade potreby s textovým vysvetlením:

- .1 čerpacie zariadenie vrátane čerpadiel a usporiadanie potrubných systémov na čerpanie nákladu s uvedením priemerov nákladového potrubia;*
- .2 usporiadanie potrubných systémov na čerpanie nákladu s uvedením kapacity čerpadiel;*
- .3 čerpacie zariadenie vrátane čerpadiel a usporiadanie potrubných systémov na začistovanie nákladových priestorov s uvedením priemerov začistovacieho potrubia;*
- .4 čerpacie zariadenie vrátane čerpadiel a usporiadanie potrubných systémov na začistovanie nákladových priestorov s uvedením kapacity čerpadiel;*
- .5 umiestnenie sacích košov nákladového potrubia a začistovacieho potrubia vo vnútri každého nákladovej nádrže;*
- .6 ak sú v nákladovom priestore sacie studničky, tak ich umiestnenie a kapacita v m³;*
- .7 zariadenia na vypúšťanie a začistovanie alebo prefukovanie potrubia; a*
- .8 množstvo a tlak dusíka alebo vzduchu, v prípade potreby, potrebného na prefukovanie potrubia.*

2.4 Popis balastového systému lode, balastových čerpacích zariadení a potrubného rozvodu na balastovanie/debalastovanie lode

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis balastového systému lode, balastových čerpacích zariadení a potrubného rozvodu na balastovanie/debalastovanie lode.

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce nasledovné usporiadanie:

- .1 všeobecný plán lode znázorňujúci umiestnenie balastových nádrží s nádržami preznačenými na nádrže s oddelenou záťažou a s nádržami preznačenými na prepravu nákladu, ktoré sa používajú aj na balastovanie – ich umiestnenie a kapacitu v m³.*
- .2 potrubného rozvodu na balastovanie/debalastovanie lode;*
- .3 kapacita čerpadiel pre tie nákladové nádrže, ktoré sa môžu použiť aj ako balastové nádrže; a*
- .4 akékoľvek prepojenie medzi balastovým systémom lode a podvodným výpustom odpadových vôd.*

2.5 Popis zberných nádrží vyhradených na splašky kontaminované ropnými zvyškami a s nimi súvisiace čerpace a potrubné zariadenia

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis zberných nádrží vyhradených na splašky kontaminované ropnými zvyškami a s nimi súvisiace čerpace a potrubné zariadenia.

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy znázorňujúce nasledovné usporiadanie:

- .1 ktoré nádrže zostali určené ako vyhradené zberné nádrže na splašky kontaminované ropnými zvyškami, spolu s kapacitou takýchto nádrží;*
- .2 čerpacie zariadenie vrátane čerpadiel a usporiadanie potrubných systémov vyhradených zberných nádrží na splašky kontaminované ropnými zvyškami, s uvedením priemerov začistovacieho potrubia a podvodným výpustom odpadových vôd.*

2.6 Popis podvodného vypúšťania odpadových vôd obsahujúcich škodlivé kvapalné látky

Tento oddiel musí obsahovať informácie o umiestnení a maximálnej prietokovej kapacite podvodného výpustu, a pripojení k tomuto výstupu z nádrží určených na prepravu nákladu a z vyhradených zberných nádrží na splašky kontaminované ropnými zvyškami.

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce nasledovné usporiadania:

- .1 umiestnenie a počet podvodných výpustov;*
- .2 pripojenie k podvodným výpustom;*
- .3 umiestnenie všetkých prívodov morskej vody vo vzťahu k umiestneniu podvodných vypúšťacích výstupov.*

2.7 Popis zariadení k zobrazeniu a zaznamenaní prietoku

[Vypustené]

2.8 Popis ventilačného systému nákladových nádrží

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis ventilačného systému nákladových nádrží

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce nasledovné usporiadania, (v prípade potreby s textovým vysvetlením):

- .1 v bode 4.4.10 Príručky majú byť uvedené škodlivé kvapalné látky, pre prevoz ktorých je loď certifikovaná s tlakom pary prevyšujúcim 5 kPa pri 20 °C, ktoré je možné odstraňovať ventiláciou;*
- .2 ventilačné potrubie a ventilátory;*
- .3 umiestnenie ventilačných otvorov;*
- .4 minimálny prietok ventilačného systému na primerané odvetranie dna a všetkých častí nákladovej nádrže;*
- .5 umiestnenie konštrukcií vo vnútri nádrže, ktoré môžu ovplyvňovať vetranie;*
- .6 spôsob vetrania systému nákladového potrubia, čerpadiel, filtrov atď.; a*
- .7 prostriedky na zabezpečenie toho aby bola nádrž suchá.*

2.9 Popis zariadení na vymývanie nádrží a systém ohrevu vody určenej na vymývanie

Tento oddiel musí obsahovať stručný popis systému vymývania nádrží od zvyškov nákladu, systému ohrevu vody určenej na vymývanie a všetkých potrebných zariadení na vymývanie nádrží .

Musia byť zahrnuté konštrukčné výkresy alebo názorné diagramy, znázorňujúce nasledovné usporiadania:

- .1 usporiadanie potrubia určeného na vymývanie nádrží s uvedením priemerov potrubia;*
- .2 typ čistiacich strojov nádrží s uvedením ich čistiacej kapacity a prevádzkovými tlakmi;*
- .3 maximálny počet čistiacich strojov nádrží, ktoré môžu pracovať súčasne;*
- .4 umiestnenie otvorov na palube určených na umývanie nákladových nádrží;*
- .5 počet čistiacich strojov a ich umiestnenie potrebné na zabezpečenie úplného pokrytia stien nákladových nádrží;*
- .6 maximálny objem vody do vymývania, ktorú môže nainštalované ohrievacie zariadenie zahriať na 60°C; a*
- .7 maximálny počet čistiacich strojov nádrží, ktoré možno prevádzkovať súčasne pri teplote 60°C.*

Časť 3 – Postupy vykládky nákladu a začisťovania nádrží

3.1 Táto časť obsahuje prevádzkové postupy týkajúce sa vykládky nákladu a začisťovania nádrží, ktoré sa musia dodržiavať aby sa zabezpečil súlad s požiadavkami uvedenými v Prílohe II.

3.2 Vykládka nákladu

Tento oddiel musí obsahovať postupy, ktoré sa musia dodržiavať, vrátane čerpadiel a potrubia určeného k vykládke nákladu a sacieho nákladového potrubia, ktoré sa musí použiť v prípade každej nádrže. Môžu sa tu uviesť aj rovnocenné metódy.

Musí byť uvedený spôsob činnosti čerpadla alebo čerpadiel a postupnosť činnosti prevádzky všetkých ventilov.

Základnou požiadavkou je vyložiť náklad v maximálnej možnej miere.

3.3 Začisťovanie nákladových nádrží

Tento oddiel musí obsahovať postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri začisťovaní každej nákladovej nádrže.

Tieto postupy musia zahŕňať nasledovné:

- . 1 prevádzka systému na začisťovanie nákladových nádrží;*
- . 2 požiadavky na pozdĺžny sklon a bočný náklon;*
- . 3 zariadenia na vypúšťanie/odvodňovanie a začisťovanie alebo prípadne na prefukovanie potrubia; a*
- . 4 čas začisťovania každej nákladovej nádrže z testu pri naplnení vodou.*

3.4 Teplota nákladu

Tento oddiel musí obsahovať informácie o požiadavkách na ohrev nákladu pri ktorých bolo stanovené, že sa počas vykládky vyžaduje určitá minimálna teplota.

Musia byť uvedené informácie o riadení ohrievacieho systému a o metóde merania teploty.

3.5 Postupy, ktoré sa musia dodržiavať, keď sa nákladová nádrž nedá vyložiť v súlade s požadovanými postupmi.

Tento oddiel musí obsahovať informácie o postupoch, ktoré sa majú dodržiavať v prípade, že požiadavky obsiahnuté v oddieloch 3.3 a/alebo 3.4 nemôžu byť splnené z dôvodu, napríklad nasledovných okolností:

- .1 porucha systému na začisťovanie nákladových nádrží; a*
- .2 porucha ohrievacieho systému nákladových nádrží.*

3.6 Kniha záznamov o manipulácii s nákladom

Po ukončení akejkoľvek nákladovej operácie, je nutné na príslušných miestach urobiť záznam v Knihe záznamov o manipulácii s nákladom.

Časť 4 – Postupy týkajúce sa čistenia nákladových nádrží, vyčerpávania zvyškov, balastovania a debalastovania

4.1 Tento oddiel obsahuje prevádzkové postupy týkajúce sa čistenia nákladových nádrží, vyčerpávania a inej manipulácie so zvyškami kontaminovanej vody tak, aby sa zabezpečil súlad s požiadavkami Prílohy II.

4.2 Nasledujúce odseky načrtávajú postupnosť opatrení, ktoré je nutné urobiť a obsahujú informácie nevyhnutné na zabezpečenie vypúšťania škodlivých kvapalných látok bez toho aby predstavovali hrozbu poškodenia morského prostredia.

4.3 [Vypustené]

4.4 V informáciách potrebných na stanovenie postupov na vyčerpávanie zvyškov nákladu, čistenie, balastovanie a debalastovanie nádrží sa musia zohľadniť tieto údaje:

.1 Kategória látky

Kategória látky by sa mala dať získať z príslušného Osvedčenia.

.2 Účinnosť odizolovania čerpaceho systému nádrže

Obsah tohto oddielu bude závisieť od konštrukcie lode a od toho, či ide o novú loď alebo existujúcu loď (Pozri vývojový diagram a požiadavky týkajúce sa čerpania/začistšovania nádrží).

.3 Plavidlo sa nachádza v osobitnej oblasti alebo mimo nej

Tento oddiel musí obsahovať pokyny o tom, či sa kontaminovaná voda z premývania nádrží môže vypúšťať do mora v rámci osobitnej oblasti (v zmysle odseku 1.3) alebo mimo špeciálnej oblasti. Tieto rôznorodé požiadavky musia byť jasne definované a budú závisieť od konštrukcie a plánovanej obchodnej činnosti lode.

V antarktickej oblasti (morská oblasť južne od 60°S) nie je povolené vypúšťanie rezíduí škodlivých kvapalných látok do mora ani zmesí obsahujúcich takéto látky.

.4 Tuhnúca alebo vysoko viskózna látka

Vlastnosti látky by sa mali získať z prepravného dokladu.

.5 Schopnosť miešať sa s vodou

[Vypustené]

.6 Kompatibilita so zvyškami obsahujúcimi iné látky

Tento oddiel musí obsahovať pokyny týkajúce sa informácií o rozdelení zvyškov nákladu na látky prípustné a neprípustné z hľadiska ich prípadného miešania. Mali by byť uvedené odkazy na príručky kompatibility.

.7 Vypúšťanie do zberného zariadenia

V tomto oddiele sa uvedú tie látky, ktorých zvyšky sa musia vopred vymyť z nádrže a vypustiť do zberného zariadenia.

.8 Vypúšťanie priamo do mora

Tento oddiel obsahuje informácie o faktoroch, ktoré sa musia zvážiť aby sa identifikovalo, či je povolené vypúšťanie zmesí rezíduí/vody do mora.

.9 Používanie čistiacich prostriedkov alebo prísad

Tento oddiel obsahuje informácie o používaní a odstraňovaní čistiacich prostriedkov (napr. rozpúšťadiel používaných na čistenie nádrží) a prísad do umývacej vody v nádrži (napr. čistiace prostriedky.)

.10 Použitie ventilačných postupov na čistenie nádrží

V tomto oddiele musí sa uvádzať odkaz na všetky látky vhodné na použitie ventilačných postupov pri čistení nádrží.

4.5 Po posúdení vyššie uvedených informácií by sa mali identifikovať správne prevádzkové postupy, ktoré sa majú dodržiavať, pomocou pokynov a schém v časti 5. Do Knihy záznamov o manipulácii s nákladom musia byť urobené príslušné zápisy s uvedením prijatého postupu.

Časť 5 – Informácie a postupy

Táto časť musí obsahovať postupy, ktoré budú závisieť od veku lode a účinnosti čerpadiel a potrubného rozvodu. Príklady blokovej schémy uvedenej v tomto oddiele sú uvedené v dodatku A a obsahujú komplexné požiadavky uplatniteľné na novostavby ako aj existujúce lode. Príručka pre konkrétnu loď, by mala obsahovať len tie požiadavky, ktoré sa osobitne vzťahujú na túto loď.

Informácie, týkajúce sa bodu topenia a viskozity pre tie látky, ktoré majú bod topenia rovný alebo väčší ako 0°C alebo viskozitu rovnajúcu sa alebo väčšiu ako 50 mPa.s pri 20°C, by sa mali získať z prepravných dokladov.

V prípade látok, ktoré sa môžu prepravovať, je odkaz na príslušné Osvedčenie.

Príručka musí obsahovať:

Tabuľka 1 [Vypustené]

Tabuľka 2 Informácie o nákladovej nádrži

Dodatok A Vývojový diagram

Dodatok B Postupy predbežného vymývania od zvyškov nákladu

Dodatok C Postupy odvetrávania

Dodatok D Ďalšie informácie a prevádzkové pokyny ak sú vyžadované alebo schválené správnym orgánom štátu.

Hlavné rysy vyššie opísanej tabuľky a dodatkov sú uvedené nižšie.

Tabuľka 2 – Informácie o nákladových nádržiach

Číslo nádrže*	Kapacita nádrže (m ³)	Začišťovacie množstvo (v litroch)

* Čísla nádrží by mali byť identické s číslami uvedenými v „Osvedčení o spôsobilosti lode”.

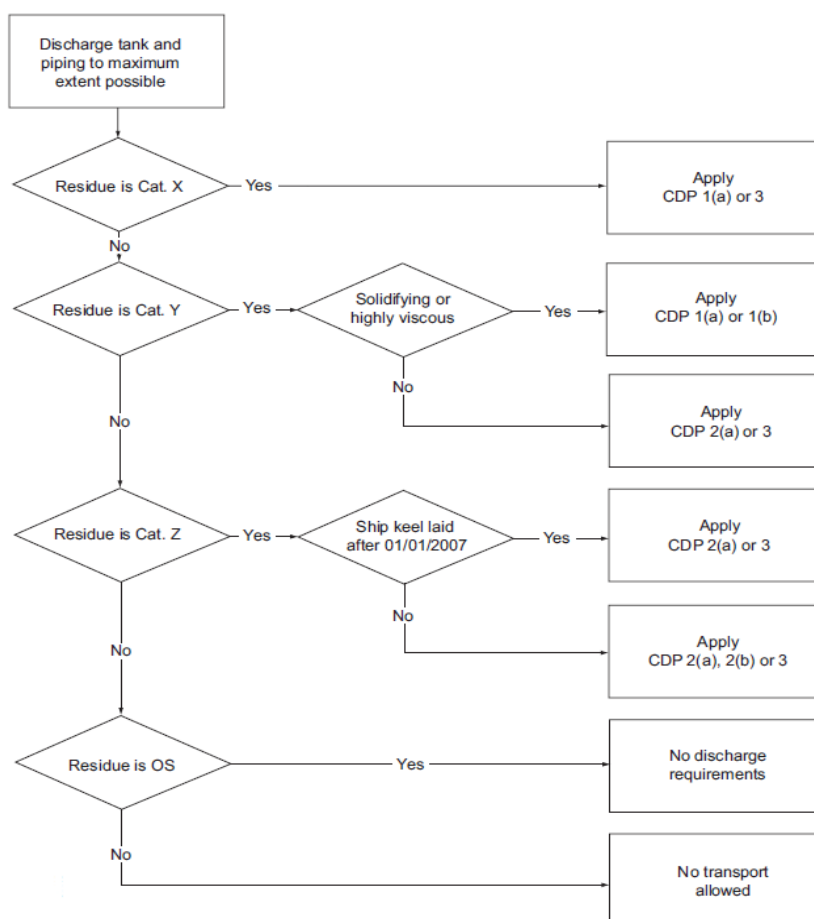
Doplnenie A

**Bloková schéma - Čistenie nákladových tankov
a zneškodňovanie kontaminovaných výplachov
nádrží/balastu obsahujúcich zvyšky látok kategórie X, Y a Z**

Poznámka 1: Táto bloková schéma znázorňuje základné požiadavky uplatniteľné na všetky vekové skupiny lodí a je určená len na usmernenie.

Poznámka 2: Podmienky každého vypúšťania/vyčerpávania do mora upravuje Príloha II.

Poznámka 3: V oblasti Antarktídy je zakázané akékoľvek vypúšťanie škodlivých kvapalných látok alebo zmesí obsahujúcich takéto látky do mora.

**Legenda:**

Discharge tank and piping to maximum extent possible = Vypustiť nádrž a potrubí do maximálnej možnej miery

Residue is Cat. = Zvyšky sú Kat.

Yes = Áno

No = Nie

Apply... or... = Použiť... alebo...

Solidifying or highly viscous = Tuhnúce alebo vysoko viskózne

Ship keel laid after = Kým lode bol položený

No discharge requirements = Nie sú žiadne špeciálne požiadavky pri vypúšťaní/vyčerpaní nádrže

No transport allowed = Nie je povolená preprava

Údaje o lodi	Požiadavky na čistenie (v litroch)		
	Kategória X	Kategória Y	Kategória Z
Nové lode: kýl lode bol položený po 1. januári 2007	75	75	75
IBC lode postavené po 1. januári 2007	100 + 50 tolerancia	100 + 50 tolerancia	100 + 50 tolerancia
BCH lode	300 + 50 tolerancia	300 + 50 tolerancia	900 + 50 tolerancia
Ostatné lode: kýl lode bol položený pred 1.januárom 2007	N/A	N/A	Čo najviac vyprázdnené

Postupy čistenia a odstraňovania (Začnite v hornej časti stĺpca pod uvedeným číslom CDP a dokončíte každý postup v poradí, v akom je uvedený)						
Č.	Činnosť	Číslo postupu				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Vypustíte nádrž a potrubný rozvod do maximálnej možnej miery, minimálne v súlade s postupmi uvedenými v Časti 3 tejto Príručky	X	X	X	X	X
2	Aplikujete sa predbežné vymývanie od zvyškov nákladu v súlade s dodatkom B tejto Príručky a ropné zvyšky odovzdajte do prístavného zberného zariadenia	X	X			
3	Aplikujete následné vymývanie, okrem predbežného vymývania od zvyškov nákladu a to: - s kompletným cyklom čistiaceho stroja (pre lode postavené pred 1. júlom 1994) - s množstvom vody, nie menším, než je vypočítané s "k" = 1,0 (pre lode postavené 1. júla 1994 alebo neskôr)		X			
4	Aplikujete odvetrávanie v súlade s dodatkom C tohto návodu					X
5	Balastové tanky alebo tanky na ropné zvyšky z predbežného vymývania od zvyškov nákladu umyte podľa komerčných štandardov	X		X	X	X
6	Balast bol dodaný do nádrže		X			
7	Podmienky pre vypúšťanie zmesi balastu/ropných zvyškov/ kontaminovanej ropou vody iného druhu ako vody z predbežného vymývania od zvyškov nákladu:					
	.1 vzdialenosť od brehu > ako 12 námorných míľ	X		X	X	
	.2 rýchlosť lode je > ako 7 uzlov	X		X	X	
	.3 hĺbka vody je > ako 25 metrov	X		X	X	
	.4 Použitie vypúšťania pod hladinou (nepresahujúce prípustné množstvo vypúšťania)	X		X		
8	Podmienky pre vypúšťanie balastu					
	.1 vzdialenosť od brehu > ako 12 námorných míľ		X			
	.2 hĺbka vody je > ako 25 metrov		X			
9	Akákoľvek voda, ktorá sa následne dopustí do nádrže, sa môže vypustiť do mora bez obmedzenia	X	X	X	X	X

Doplnenie B**Postupy pre predbežné vymývanie nádrží od zvyšku nákladu**

Toto doplnenie k príručke obsahuje postupy pre predbežné vymývanie nádrží od zvyšku nákladu založené na Dodatku VI Prílohy II. Tieto postupy musia obsahovať špecifické požiadavky na používanie umývacích zariadení a vybavenie k predbežnému vymývaniu nádrží od zvyšku nákladu, ktoré sú k dispozícii na konkrétnej lodi a zahŕňajú nasledovné:

- .1 polohy čistiaceho stroja pri použití;*
- .2 postup odčerpávania splaškov;*
- .3 požiadavky na umývanie pomocou horúcej vody;*
- .4 počet cyklov čistiaceho stroja (alebo čas potrebný pre predbežné vymývanie nádrží od zvyšku nákladu); a*
- .5 minimálne prevádzkové tlaky.*

Doplnenie C**Postupy odvetrávanie**

Tento dodatok k Príručke obsahuje postupy odvetrávania založené na požiadavkách Doplnku 7 k Prílohe II. Postupy musia obsahovať špecifické požiadavky pre používanie ventilačného systému alebo vybavenia nákladovej nádrže, ktoré je namontované na konkrétnej lodi a zahŕňajú nasledovné:

- .1 polohy odvetrávacieho zariadenia, ktoré bude použité;*
- .2 minimálny prietok alebo rýchlosť ventilátorov;*
- .3 postupy vetrania nákladového potrubia, čerpadiel, filtrov atď. a*
- .4 postupy na zabezpečenie toho, že nádrže po dokončení procesu sú vyprázdnené/suché.*

Doplnenie D**Dodatočné informácie a prevádzkové pokyny ak sú požadované alebo prijaté správnym orgánom štátu**

Tento dodatok k Príručke obsahuje dodatočné informácie a prevádzkové pokyny požadované alebo prijaté správnym orgánom štátu.

Dodatok V

Určenie zvyškového množstva v nákladových nádržiach, v čerpadlách a v súvisiacich potrubíach**1 Úvod****1.1 Účel**

1.1.1 Účelom tohto dodatku je poskytnúť postup pre testovanie účinnosti systémov čerpania nákladu.

1.2 Okolnosti

1.2.1 Výkon čerpaceho systému nádrže, ktorý musí spĺňať požiadavky nariadenia 12.1, 12.2 alebo 12.3 sa určuje vykonaním skúšky v súlade s postupom stanoveným v bode 3 tohoto Dodatku. Namerané množstvo sa označuje termínom „nevyčerpatelné množstvo“. Zvyškové množstvo nákladu, ktoré sa nedá normálne vyčerpať z každej nádrže, musí byť zaznamenané v lodnej príručke.

1.2.2 Po určení „nevyčerpatelného množstva“ pre každú jednu nádrž, môže správny orgán použiť takto stanovené množstvo pre podobnú nádrž za predpokladu, že správny orgán je presvedčený, že čerpací systém v tejto nádrži je podobný a správne funguje.

2 Konštrukčné kritériá a funkčná skúška

2.1 Systémy na čerpanie nákladu by mali byť navrhnuté tak, aby spĺňali požadované maximálne množstvo zvyškov na nádrž a potrubia tak, ako je špecifikované v nariadení 12 Prílohy II aby zodpovedali požiadavkám správneho orgánu vlajkového štátu.

2.2 V súlade s nariadením 12.5 sa systémy na čerpanie nákladu otestujú vodou aby sa preukázal ich výkon. Takéto skúšky vodou musia meraním preukázať, že systém spĺňa požiadavky nariadenia 12. Pokiaľ ide o nariadenia 12.1 a 12.2, je prijateľná tolerancia 50 ℓ na jednu nádrž.

3 Prevádzková skúška vodou**3.1 Podmienky na vykonanie testu**

3.1.1 Hodnoty pozdĺžneho sklonu lode a náklonu lode do každej strany, musia byť také aby poskytovali podmienky pre priaznivé odvodnenie do sacieho bodu. V čase prevádzkovej skúšky vodou nesmie pozdĺžny sklon lode presiahnuť 3° na kormu a náklon lode nesmie presiahnuť 1°.

3.1.2 Hodnoty pozdĺžneho sklonu lode a náklonu lode do každej strany musia byť zaznamenané. Prevádzkové skúšky vodou musia byť robené pri čo najmenej priaznivých podmienkach sklonu a náklonu lode.

3.1.3 V priebehu prevádzkovej skúšky vodou musia byť k dispozícii prostriedky na udržanie protitlaku najmenej 100 kPa vo vykladacom zbernom potrubí nákladovej nádrže (pozri obrázky 5-1 a 5-2).

3.1.4 Čas potrebný na dokončenie skúšky vodou musí byť zaznamenaný pre každú nádrž, berúc do úvahy, že ho bude potrebné v dôsledku následných skúšok, zmeniť a doplniť.

3.2 Skúšobný postup

3.2.1 Uistite sa, že nákladová nádrž, ktorá sa má testovať a s ňou súvisiace potrubie boli vyčistené a vstup do nákladovej nádrže je bezpečný.

3.2.2 Naplňte nákladnú nádrž vodou do úrovne potrebnej na vykonanie normálneho konca vykladacej operácie.

3.2.3 Vypustte a odstráňte vodu z nákladovej nádrže a potrubia v súlade s navrhovanými postupmi.

3.2.4 Všetku vodu, ktorá zostáva v nákladnej nádrži a potrubí, zachyťte do kalibrovanej nádoby na meranie. Zvyšky vody sa musia zozbierať *okrem iného* z nasledovných miest:

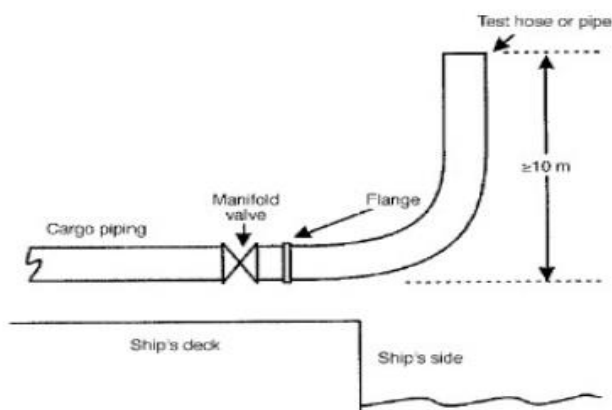
- .1** sania nákladovej nádrže a jeho okolia;
- .2** všetkých oblastí na dne nákladnej nádrže, ktoré zachytávajú kvapaliny;

.3 z odtoku najnižšieho bodu nákladového čerpadla; a

.4 všetkých odtokov z najnižších bodov nákladového potrubia, ktoré súvisia s nákladovou nádržou až po ventil rozvodového potrubia.

3.2.5 Celkové objemy vody zozbierané podľa vyššie uvedeného spôsobu určia pre nákladovú nádrž jej nevyčerpatelné množstvo.

3.2.6 Ak je skupina nádrží obsluhovaná spoločným čerpadlom alebo potrubím, môžu byť zvyšky z prevádzkovej skúšky vodou v súvislosti so spoločným systémom, rozdelené rovnomerne medzi nádrže, pod podmienkou, že v schválenej príručke je pre danú loď uvedené nasledovné prevádzkové obmedzenie: „Pri postupnom vyčerpávaní nádrží z tejto skupiny sa čerpadlo alebo potrubie nesmie umývať, kým nebudú vyložené všetky nádrže v skupine“.



Obrázok 5-1

Legenda:

Test hose or pipe = Testovacia hadica
či potrubie

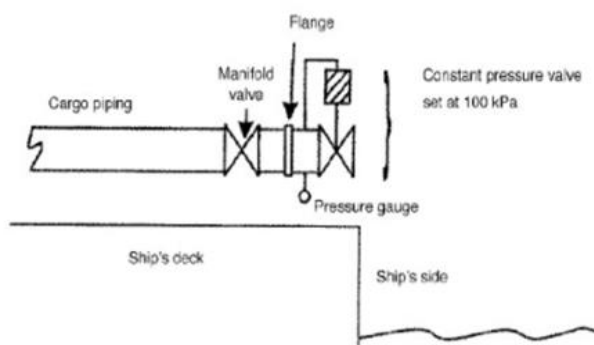
Cargo piping = Nákladové potrubie

Manifold valve = Ventil zberného/
rozvodového potrubia

Flange = Príruba

Ship's deck = Paluba lode

Ship's side = Bok lode



Obrázok 5-2

Legenda:

Cargo piping = Nákladové potrubie

Manifold valve = Ventil zberného/
rozvodového potrubia

Flange = Príruba

Pressure gauge = Tlakomer

Constant pressure valve set at 100
kPa = Tlakový ventil nastavený na
konštantný tlak 100 kPa

Ship's deck = Paluba lode

Ship's side = Bok lode

Vyššie uvedené údaje ilustrujú skúšobné opatrenia, ktoré by poskytovali protitlak najmenej 100 kPa na vykladacom potrubí nákladovej nádrže.

Dodatok VI

Postupy predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu**A Pre lode postavené pred 1. júlom 1994**

Postupy predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu, ktoré sa vyžadujú na splnenie určitých požiadaviek Prílohy II. Tento dodatok upresňuje ako sa postupy predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu musia vykonávať.

Postup predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu v prípade netuhnúcich látok

1 Nádrže sa musia umývať pomocou prúdu vody z otočnej vodnej trysky, ktorá sa prevádzkuje pri dostatočne vysokom tlaku vody. V prípade látok kategórie X sa musia čistiace stroje prevádzkovať na takých miestach aby sa všetky povrchy nádrží umyli. V prípade látok kategórie Y vystačí využiť len jedno miesto pre čistiaci stroj.

2 Množstvo vody počas vymývania je nutné v nádrži minimalizovať nepretržitým odčerpávaním lodných splaškov a napomáhaním toku do sacieho bodu (pozitívny náklon a sklon lode). Ak túto podmienku nie je možné splniť, procedúra predbežného vymývania sa musí opakovať trikrát s dôkladným začistením nádrže medzi jednotlivými fázami premývania.

3 Tie látky, ktoré majú viskozitu rovnajúcu sa alebo väčšiu ako 50 mPa.s pri teplote 20°C, sa musia vymývať horúcou vodou (pri teplote najmenej 60°C), pokiaľ vlastnosti takýchto látok nespôsobia menšiu účinnosť predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

4 Počet cyklov použitého čistiaceho stroja nesmie byť menší ako počet uvedený v tabuľke 6-1. Cyklus čistiaceho stroja je definovaný ako obdobie medzi dvoma po sebe nasledujúcimi identickými orientáciami čistiaceho stroja (otočenie o 360°).

5 Po umytí musí byť čistiaci systém nádrže udržiavaný v prevádzke dostatočne dlho na to aby sa vypláchlo potrubie, čerpadlo a filter a aby vypúšťanie do pobrežných zberných zariadení pokračovalo až kým nádrž nie je prázdna.

Postup predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu v prípade tuhnúcich látok

1 Nádrže musia byť vymývané, čo najskôr po vyložení. Ak je to možné, nádrže musia byť pred vymývaním vyhriate.

2 Rezíduá v poklopoch a prielezoch sa musia prednostne odstrániť pred predbežným čistením nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

3 Nádrže sa musia umývať pomocou prúdu vody z otočnej vodnej trysky, ktorá sa prevádzkuje pri dostatočne vysokom tlaku vody a na takých miestach aby sa všetky povrchy nádrží umyli.

4 Množstvo vody počas vymývania je nutné v nádrži minimalizovať nepretržitým odčerpávaním lodných splaškov a napomáhaním toku do sacieho bodu (pozitívne vyhovujúci náklon a sklon lode). Ak túto podmienku nie je možné splniť, procedúra predbežného vymývania sa musí opakovať trikrát s dôkladným začistením nádrže medzi jednotlivými fázami premývania

5 Nádrže sa musia vymývať horúcou vodou (pri teplote najmenej 60°C), pokiaľ vlastnosti takýchto látok nespôsobia menšiu účinnosť predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

6 Počet cyklov použitého čistiaceho stroja nesmie byť menší ako počet uvedený v tabuľke 6-1. Cyklus čistiaceho stroja je definovaný ako obdobie medzi dvoma po sebe nasledujúcimi identickými orientáciami čistiaceho stroja (otočenie o 360°).

7 Po umytí musí byť čistiaci systém nádrže udržiavaný v prevádzke dostatočne dlho na to aby sa vypláchlo potrubie, čerpadlo a filter a aby vypúšťanie do pobrežných zberných zariadení pokračovalo až kým nádrž nie je prázdna.

Tabuľka 6-1 – Počet cyklov čistiaceho stroja použitých na jednotlivých miestach

Kategória látky	Počet cyklov čistiaceho stroja	
	netuhnúce látky	tuhnúce látky
Kategória X	1	2
Kategória Y	1/2	1

B Pre lode postavené 1. júla 1994 alebo neskôr a odporúčania pre lode postavené pred 1. júlom 1994

Na splnenie určitých požiadaviek Prílohy II sa vyžaduje postupovať podľa procedúry predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu. V tomto Dodatku sa vysvetľuje ako sa tieto postupy predprania vykonávajú a ako sa určia minimálne objemy umývacích médií, ktoré sa majú použiť. Menšie objemy umývacích médií je možné použiť na základe skutočného overovacieho testovania podľa požiadaviek správnych orgánov. V prípade, že znížené objemy boli schválené, zápis v tomto zmysle sa musí urobiť v Príručke.

Ak sa na predbežné čistenie nákladových nádrží od zvyškov nákladu používa iné médium ako voda, platia ustanovenia nariadenia 13.5.1.

Postup predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu v prípade netuhnúcich látok bez recirkulácie.

- 1 Nádrže sa musia umývať pomocou prúdu vody z otočnej vodnej trysky, ktorá sa prevádzkuje pri dostatočne vysokom tlaku vody. V prípade látok kategórie X sa musia čistiace stroje prevádzkovať na takých miestach aby sa všetky povrchy nádrží umyli. V prípade látok kategórie Y vystačí využiť len jedno miesto pre čistiaci stroj.
- 2 Množstvo vody počas vymývania je nutné v nádrži minimalizovať nepretržitým odčerpávaním lodných splaškov a napomáhaním jej odtoku do sacieho bodu (pozitívne vyhovujúci náklon a sklon lode). Ak túto podmienku nie je možné splniť, procedúra predbežného vymývania sa musí opakovať trikrát s dôkladným začistením nádrže medzi jednotlivými fázami premývania.
- 3 Tie látky, ktoré majú viskozitu rovnajúcu sa alebo väčšiu ako 50 mPa.s pri teplote 20°C, sa musia vymývať horúcou vodou (pri teplote najmenej 60°C), pokiaľ vlastnosti takýchto látok nespôsobia menšiu účinnosť predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu.
- 4 Množstvá použitej premývacej vody nesmú byť menšie ako množstvá uvedené v nariadení 20 alebo stanovené nariadením 21.
- 5 Po umytí musí byť nádrž a príslušné potrubie dôkladne začistené.

Postup predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu v prípade tuhnúcich látok bez recirkulácie.

- 6 Nádrže musia byť vymývané, čo najskôr po vyložení. Ak je to možné, nádrže musia byť pred vymývaním vyhriate.
- 7 Rezíduá v poklopoch a prielezoch sa musia prednostne odstrániť pred predbežným čistením nákladových nádrží od zvyškov nákladu.
- 8 Nádrže sa musia umývať pomocou prúdu vody z otočnej vodnej trysky, ktorá sa prevádzkuje pri dostatočne vysokom tlaku vody a na takých miestach aby sa všetky povrchy nádrží umyli.
- 9 Množstvo vody počas vymývania je nutné v nádrži minimalizovať nepretržitým odčerpávaním lodných splaškov a napomáhaním jej odtoku do sacieho bodu (pozitívne vyhovujúci náklon a sklon lode). Ak túto podmienku nie je možné splniť, procedúra predbežného vymývania sa musí opakovať trikrát s dôkladným začistením nádrže medzi jednotlivými fázami premývania.
- 10 Nádrže sa musia vymývať horúcou vodou (pri teplote najmenej 60°C), pokiaľ vlastnosti takýchto látok

nespôsobia menšiu účinnosť predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

11 Množstvá použitej premývacej vody nesmú byť menšie ako množstvá uvedené v nariadení 20 alebo stanovené nariadením 21.

12 Po umytí musí byť nádrž a príslušné potrubie dôkladne začistené.

Postup predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu s recirkuláciou vymývacieho prostriedku.

13 Predbežné čistenie nákladových nádrží od zvyškov nákladu s recirkuláciou vymývacieho prostriedku sa môže použiť na umývanie viac ako jedného nákladového tanku. Pri určovaní množstva sa musí venovať náležitá pozornosť predpokladanému množstvu reziduí v nádržiach a vlastnostiam vymývacieho prostriedku a tomu, či použije sa akékoľvek počiatočné opláchnutie alebo vymývanie nákladových nádrží od zvyškov nákladu. Pokiaľ nie sú poskytnuté dostatočné údaje, vypočítaná koncová koncentrácia zvyškov nákladu v vymývacom médiu nesmie presiahnuť 5% na základe nominálneho začisťovacieho množstva.

14 Predbežné čistenie nákladových nádrží od zvyškov nákladu s recirkuláciou vymývacieho prostriedku môže byť použité len na umývanie nádrží, ktoré obsahujú rovnakú alebo podobnú látku.

15 Do nádrže musí byť napustené dostatočné množstvo vymývacieho média, ktoré umožní nepretržité umývanie.

16 Všetky povrchy nádrže sa musia umývať pomocou prúdu vody z otočnej vodnej trysky, ktorá sa prevádzkuje pri dostatočne vysokom tlaku vody. Recirkulácia vymývacieho prostriedku môže byť buď vo vnútri nádrže, ktorá sa má umývať alebo sa môže vykonávať prostredníctvom inej nádrže, napr. zbernej nádrže.

17 Vymývanie nádrže musí pokračovať dovtedy, kým nahromadený objem nie je menší ako množstvá uvedené v nariadení 20 alebo stanovené nariadením 21.

18 Tuhlé látky a tie látky, ktoré majú viskozitu rovnajúcu sa alebo väčšiu ako 50 mPa.s pri teplote 20°C, sa musia vymývať horúcou vodou (pri teplote najmenej 60°C), pokiaľ vlastnosti takýchto látok nespôsobia menšiu účinnosť predbežného čistenia nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

19 Po ukončení vymývania nádrže s recirkuláciou vymývacieho prostriedku v rozsahu uvedenom v bode 17, musí byť vymývací prostriedok vypustený a nádrž musí byť dôkladne vyčistená. Potom musí byť nádrž opláchnutá s použitím čistiacieho vymývacieho prostriedku s priebežným odtokom a vypustená do prístavného zberného zariadenia. Oplach musí pokrývať minimálne dno nádrže a musí byť dostatočný na prepláchnutie potrubí, čerpadla a filtra.

Minimálne množstvo vody, ktoré sa má použiť pri predbežnom čistení nákladových nádrží od zvyškov nákladu.

20 Minimálne množstvo vody, ktoré sa má použiť pri predbežnom čistení nákladových nádrží od zvyškov nákladu, sa stanoví podľa zvyškového množstva škodlivých kvapalných látok v nádrži, veľkosťou nádrže, vlastnosťami nákladu, povolenou koncentráciou v akomkoľvek následnom premývanom výtoku vody a oblasťou prevádzky. Minimálne množstvo je dané týmto vzorcom:

$$Q = k (15 r^{0.8} + 5 r^{0.7} \times V / 1,000)$$

kde

Q = požadované minimálne množstvo v kubických metroch

r = zvyškové množstvo na jednotlivú nádrž v kubických metroch. Hodnota r je hodnota preukázaná pri skutočnej skúške účinnosti začisťovania ale nesmie byť nižšia ako 0,100 m³ pre objem nádrže 500 m³ a viac a 0,040 m³ pre objem nádrže 100 m³ a menej. Pre veľkosti nádrží od 100 m³ do 500 m³ sa minimálna hodnota r , ktorá sa má použiť pri výpočtoch, získa lineárnou interpoláciou.

Pre látky kategórie X sa hodnota r stanoví buď na základe testov začisťovania podľa Príručky, pri dodržaní dolných limitov tak, ako sú uvedené vyššie alebo sa bude hodnota r brať ako $0,9 \text{ m}^3$.

V = objem nádrže v kubických metroch

k = faktor, ktorý má tieto hodnoty:

Kategória X, netuhnúca látka s nízkou viskozitou, $k = 1,2$

Kategória X, tuhnúca látka alebo látka s vysokou viskozitou, $k = 2,4$

Kategória Y, látka netuhnúca látka s nízkou viskozitou, $k = 0,5$

Kategória Y, tuhnúca látka alebo látka s vysokou viskozitou, $k = 1,0$

Nasledovná tabuľka sa vypočíta pomocou vzorca s faktorom $k = 1$ a môže sa použiť pre zjednodušenú orientáciu.

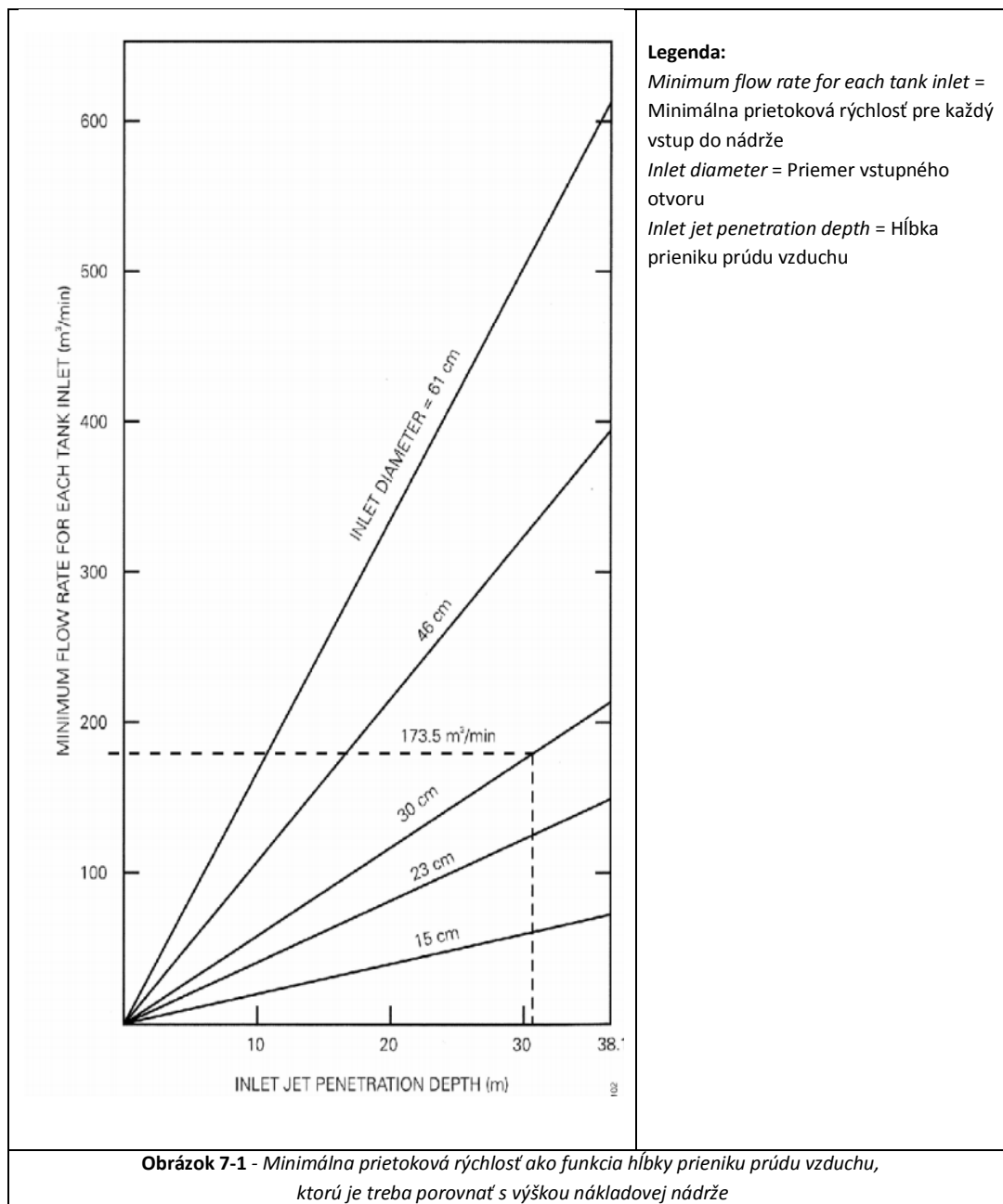
Začišťovacie množstvo (m^3)	Objem nádrže / tanku (m^3)		
	100	500	3000
$\leq 0,04$	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Overovacie skúšky v súlade s požiadavkami správneho orgánu štátu pre schválenie objemov predbežného vymývania nižších ako je uvedené v odseku 20 je možné uskutočniť aby sa dokázalo, že sú splnené požiadavky nariadenia 13 a to s prihladením na látky, ktoré je loď oprávnená prepravovať. Takto overený objem predbežného vymývania musí byť upravený o ďalšie podmienky predbežného vymývania pomocou činiteľa k tak, ako je to definované v odseku 20.

Dodatok VII

Postupy pri odvetrávaní nákladových priestorov

- 1 Zvyšky nákladu, ktoré sú substanciami s tlakom pár vyšším ako 5 kPa pri teplote 20°C je možné z nákladného tanku odstrániť odvetrávaním.
- 2 Pred odvetraním zvyškov škodlivých kvapalných látok z nádrže sa zvážia bezpečnostné riziká týkajúce sa horľavosti nákladu a jeho toxicity. Pokiaľ ide o bezpečnostné aspekty, je nutné konzultovať prevádzkové požiadavky na otvory v nákladných nádržiach s požiadavkami uvedenými v Dohovore SOLAS 74 v znení neskorších predpisov, Medzinárodným kódexom o hromadnej preprave chemických látok, Kódexom pre voľne ložené chemikálie a s postupmi vetrania Medzinárodnej komory lodnej dopravy, ktoré sú uvedené v Bezpečnostnej príručke pre tankery (chemické látky).
- 3 Prístavné orgány musia mať tiež predpisy týkajúce sa ventilácie nákladových nádrží.
- 4 Postupy odvetrania zvyškov nákladu z nádrže sú nasledovné:
 - .1 potrubia musia byť vypustené a potom vysušené za pomoci vetracieho zariadenia;
 - .2 Hodnoty pozdĺžneho sklonu lode a náklonu lode do každej strany, musia byť upravené na minimálne možnú úroveň tak, aby sa zvýšilo odparovanie rezíduí v nádrži;
 - .3 použije sa ventilačné zariadenie, ktoré produkuje vzduchový prúd, ktorý sa môže dostať na dno nádrže. Obrázok 7-1 je možné použiť na vyhodnotenie primeranosti ventilačného zariadenia používaného na vetranie nádrže v danej hĺbke;
 - .4 vetracie zariadenie je nutné umiestniť do otvoru nádrže, ktorý je najbližšie k studničke nákladovej nádrže alebo k jej saciemu bodu;
 - .5 vetracie zariadenie musí byť umiestnené tak, pokiaľ je to možné aby bol prúd vzduchu nasmerovaný do odpadovej studničky alebo sania nádrže a je nutné čo do najväčšej miery zabrániť prekážkam prúdu vzduchu vo forme konštrukčných prvkov nádrže; a
 - .6 vetranie musí pokračovať až kým sa v nádrži nepozorujú žiadne viditeľné zvyšky kvapaliny. To sa musí overiť vizuálnou prehliadkou alebo inou rovnocennou metódou.



Príloha III Dohovoru MARPOL**Nariadenia na predchádzanie znečisťovaniu škodlivými látkami prepravovanými po mori v balenej forme****Nariadenie 1***Použitie*

1 Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, nariadenie alebo táto Príloha sa vzťahujú na všetky lode prepravujúce škodlivé látky v balenej forme po mori.

- .1 Na účely tejto Prílohy „*škodlivé látky*“ sú tie látky, ktoré sú identifikované ako znečisťujúce látky v Medzinárodnom kódexe pre prepravu nebezpečného tovaru námornými loďami (Kódex IMDG)* alebo ktoré spĺňajú kritériá uvedené v Dodatku tejto Prílohy.
- .2 Na účely tejto Prílohy znamená „*balená forma*“ forma pre udržanie v bezpečných hraniciach škodlivé látky, tak, ako je to vymedzené v kódexe IMDG.

2 Preprava škodlivých látok je zakázaná, s výnimkou prípadov, ktoré sú v súlade s ustanoveniami tejto Prílohy.

3 Ak je potrebné na doplnenie ustanovení tejto prílohy, vláda každej zmluvnej strany dohovoru vydá alebo nechá vydať podrobné požiadavky na balenie, označovanie, etiketovanie, dokumentáciu, uloženie, uskladnenie, obmedzenie množstva a výnimky na zabránenie alebo minimalizáciu znečistenia morského prostredia škodlivými látkami.*

4 Na účely uplatňovania ustanovení tejto prílohy, sa s prázdnyimi obalmi, ktoré sa predtým používali na prepravu škodlivých látok, zaobchádza ako so škodlivými látkami, pokiaľ neboli prijaté primerané preventívne opatrenia na zabezpečenie toho aby neobsahovali žiadne rezíduá, ktoré by boli škodlivé pre morské prostredie.

5 Požiadavky tejto Prílohy sa nevzťahujú na lodné zásoby a vybavenie.

Nariadenie 2*Balenie*

S cieľom minimalizácie nebezpečenstva pre morské prostredie musí byť balenie primerané so zreteľom na jeho konkrétny obsah.

Nariadenie 3*Označovania a bezpečnostného značenia*

1 Balenia obsahujúce škodlivú látku musia byť trvale označené správnym technickým názvom (samotné obchodné názvy sa sami o sebe nesmú používať) a ďalej musia byť trvale vyznačené alebo označené štítkom, ktorý indikuje, že daná látka znečisťuje morské prostredie. Takáto identifikácia musí byť podľa potreby doplnená akýmkoľvek inými prostriedkami, napríklad tým, že sa použijú príslušné čísla Organizácie Spojených národov.

2 Spôsob označenia správnym technickým názvom a pripevnenie štítkov na obaly obsahujúce škodlivú látku musí byť taký aby tieto informácie boli naďalej identifikovateľné na obaloch, ktoré vydržali ponorenie v mori po dobu najmenej tri mesiace. Pri zvažovaní vhodného označenia a štítku sa musí brať do úvahy trvanlivosť použitých materiálov a povrch balenia.

* Pozri Kódex IMDG prijatý organizáciou rezolúciou MSC.122 (75), zmenenú a doplnenú Výborom OSN pre námornú bezpečnosť „Maritime Safety Committee – MSC“.

* Pozri Kódex IMDG prijatý organizáciou rezolúciou MSC.122 (75), zmenenú a doplnenú Výborom OSN pre námornú bezpečnosť „Maritime Safety Committee – MSC“.

- 3 Balenie obsahujúce malé množstvo škodlivých látok môže byť vyňaté z požiadaviek na označovanie.*

Nariadenie 4[†]

Dokumentácia

- 1 Vo všetkých dokumentoch týkajúcich sa prepravy škodlivých látok po mori, kde sú takéto látky pomenované, sa použije správny technický názov každej takejto látky (nepoužívajú sa samotné obchodné názvy) a látka sa ďalej identifikuje pridaním slov „LÁTKA ZNEČISŤUJÚCA MORE“
- 2 Prepravné dokumenty dodané odosielateľom musia obsahovať alebo musí byť k nim priložené podpísané Osvedčenie alebo Vyhlásenie, že zásielka určená na prepravu je správne zabalená a označená, označená štítkom alebo tabuľkou, podľa vhodnosti, vo vhodnom stave na prepravu aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo pre morské prostredie.
- 3 Každá loď prepravujúca škodlivé látky musí mať osobitný zoznam *alebo* nákladový list, v ktorom sú uvedené škodlivé látky na palube a ich umiestnenie. Namiesto takéhoto osobitného zoznamu alebo nákladového listu sa môže použiť podrobný plán uloženia, v ktorom sa uvedie umiestnenie škodlivých látok na palube. Kópie takýchto dokumentov musia byť vlastníkom lode alebo jej zástupcom ponechané aj na brehu až kým sa škodlivé látky nevyložia. Kópia jedného z týchto dokumentov musí byť pred odplávaním lode sprístupnená osobe alebo organizácii určenej správnym orgánom prístavného štátu.
- 4 Po každom prerušení cesty, kde sa vykonávajú akékoľvek nakladacie alebo vykladacie operácie, aj keď len čiastočné, sa musia pred odplávaním lode z prístavu osobe alebo organizácii určenej správnym orgánom prístavného štátu sprístupniť revidované dokumenty, v ktorých sú uvedené všetky škodlivé látky na palube, s uvedením ich umiestnenia na palube alebo s podrobným plánom ich uloženia.
- 5 Ak má loď osobitný zoznam *alebo* nákladový list alebo podrobný plán uloženia vyžadovaného na prepravu nebezpečného tovaru podľa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori z roku 1974 v znení neskorších predpisov (Dohovor SOLAS 74), dokumenty požadované týmto nariadením sa môžu kombinovať s dokumentami pre nebezpečný tovar. Ak sa dokumenty kombinujú, jasne sa musí rozlišovať medzi nebezpečným tovarom a škodlivými látkami, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha.

Nariadenie 5

Uloženie

Škodlivé látky musia byť riadne uložené a zabezpečené tak, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo pre morské prostredie bez toho aby sa zhoršila bezpečnosť lode a osôb na palube.

Nariadenie 6

Množstevné obmedzenia

Pri niektorých škodlivých látkach môže byť zo závažných vedeckých a technických dôvodov potrebné zakázať ich prepravu alebo obmedziť množstvo, ktoré je možné na jednej lodi prepravovať. Pri obmedzení množstva je potrebné venovať náležitú pozornosť veľkosti, konštrukcii a vybaveniu lode ako aj baleniu a vnútornej povahe látok.

Nariadenie 7

Výnimky

- 1 Núdzové vypustenie škodlivých látok prepravovaných v zabalenej forme je zakázané, s výnimkou

* Pozri Kódex IMDG prijatý organizáciou rezolúciou MSC.122 (75), zmenenú a doplnenú Výborom OSN pre námornú bezpečnosť „Maritime Safety Committee – MSC“

[†] Odkaz na "dokumenty" v tomto nariadení nevylučuje používanie techník prenosu elektronického spracovania údajov (EDP) a elektronickej výmeny údajov (EDI) ako pomôcka pre papierovú dokumentáciu.

prípadoch nevyhnutných na zaistenie bezpečnosti lode alebo na záchranu života na mori.

2 S výnimkou ustanovení tohto dohovoru je potrebné prijať vhodné opatrenia založené na fyzikálnych, chemických a biologických vlastnostiach škodlivých látok a to z dôvodu regulácie splachovania únikov cez palubu za predpokladu, že dodržiavanie takýchto opatrení by nezhoršovalo bezpečnosť lode a osôb nachádzajúcich sa na palube.

Nariadenie 8

*Kontrola prístavným štátom na základe prevádzkových požiadaviek**

1 Ak sa loď nachádza v prístave alebo na príbrežnom termináli inej zmluvnej strany, podlieha kontrole zo strany úradníkov riadne schválených danou zmluvnou stranou, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek podľa tejto Prílohy ak existuje dôvodné podozrenie, že veliteľ lode alebo posádka nie je oboznámená so základnými postupmi na palube lodi, týkajúcimi sa zabráneniu znečisťovania mora škodlivými látkami z lode.

2 Za okolností uvedených v odseku 1 tohto nariadenia musí zmluvná strana prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď nebude plávať dovtedy, kým sa situácia nedostane do súladu s požiadavkami tejto Prílohy.

3 Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa kontrol zo strany prístavného štátu vymedzené v článku 5 tohto Dohovoru.

4 Nič v tomto nariadení sa nesmie považovať za obmedzenie práv a povinností zmluvnej strany, ktorá vykonáva kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami výslovne stanovenými v tomto Dohovore.

* Pozri postupy pre kontroly prístavným štátom, ktoré Organizácia prijala uznesením A.787(19) v znení uznesenia A. 882(21); Pozri publikáciu IMO, číslo predaja IA650E.

Dodatok k Prílohe III

Dodatok

Kritériá na identifikáciu škodlivých látok v balenej forme

Za účelom uplatňovania ustanovení tejto prílohy, sa za škodlivé látky považujú látky identifikované na základe niektorého z nasledovných kritérií:

Kategória: Akútna 1

96 hodín LC ₅₀ (pre ryby)	≤ 1 mg/ℓ a/alebo
48 hodín EC ₅₀ (pre kôrovce)	≤ 1 mg/ℓ a/alebo
72 alebo 96 hodín ErC ₅₀ (pre riasy alebo iné vodné rastliny)	≤ 1 mg/ℓ

Kategória: Chronická 1

96 hodín LC ₅₀ (pre ryby)	≤ 1 mg/ℓ a/alebo
48 hodín EC ₅₀ (kôrovce)	≤ 1 mg/ℓ a/alebo
72 alebo 96 hodín ErC ₅₀ (pre riasy alebo iné vodné rastliny)	≤ 1 mg/ℓ
a látka nie je rýchlo odbúrateľná a/alebo log K _{ow} ≥ 4 (pokiaľ je experimentálne stanovené BCF < 500).	

Kategória: Chronická a

96 hodín LC ₅₀ (pre ryby)	> 1 to ≤ 10 mg/ℓ a/alebo
48 hodín EC ₅₀ (pre kôrovce)	> 1 to ≤ 10 mg/ℓ a/alebo
72 alebo 96 hodín ErC ₅₀ ((pre riasy alebo iné vodné rastliny)	> 1 to ≤ 10 mg/ℓ
a látka nie je rýchlo odbúrateľná a/alebo log K _{ow} ≥ 4 (pokiaľ je experimentálne stanovené BCF < 500) pokiaľ nie je chronická toxicita NOECs > 1mg/ℓ	

Príloha IV Dohovoru MARPOL**Nariadenia o zabránení znečisťovania splaškami z lodí**

Kapitola 1 - Všeobecné ustanovenia

Nariadenie 1*Vymedzenie pojmov***Na účely tejto prílohy:**

- 1** *Nová loď* znamená loď:
 - .1** pre ktorú je uzavretá zmluva o stavbe lode alebo v prípade ak neexistuje zmluva o stavbe lode, ktorej kým je položený alebo ktorý je v podobnom štádiu stavby v deň alebo po dátume nadobudnutia účinnosti tejto Prílohy;* alebo
 - .2** ktorej dodanie sa uskutoční tri alebo viac rokov odo nadobudnutia účinnosti tejto Prílohy
- 2** *Existujúca loď* znamená loď, ktorá nie je novou loďou;
- 3** *Splašky* znamenajú :
 - .1** kanalizačný alebo iný odpad z ľubovoľnej formy toaliet a pisoárov;
 - .2** splašky odvádzané zo zdravotníckych zariadení (ošetrovní, nemocníc atď.) pomocou umývadiel, drezov na umývanie a odvodňovacích otvorov nachádzajúcich sa v týchto zariadeniach;
 - .3** splašky z priestorov so živými zvieratami; alebo
 - .4** iné splašky ak sú zmiešané s odpadovými vodami, vymedzenými vyššie.
- 4** Zberná nádrž, znamená nádrž, ktorá sa používa na zber a skladovanie odpadových vôd.
- 5** *Najbližšia pevnina*. Pojem "od najbližšej pevniny" znamená od základnej čiary, od ktorej sú stanovené teritoriálne vody dotknutého územia v súlade s medzinárodným právom, s výnimkou, na účely tohto Dohovoru „od najbližšej pevniny“ od severovýchodného pobrežia Austrálie znamená od čiary vedenej od bodov vyznačených na pobreží Austrálie:

Z bodu 11°00' južnej zemepisnej šírky, 142°08' východnej zemepisnej dĺžky,
do bodu 10°35' južnej zemepisnej šírky, 141°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°00' južnej zemepisnej šírky, 142°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°10' južnej zemepisnej šírky, 143°52' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°00' južnej zemepisnej šírky, 144°30' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°41' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 13°00' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 15°00' južnej zemepisnej šírky, 146°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 17°00' južnej zemepisnej šírky, 147°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 21°00' južnej zemepisnej šírky, 152°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 24°30' južnej zemepisnej šírky, 154°00' východnej zemepisnej dĺžky,
odtiaľ do bodu na austrálskom pobreží na 24°42' južnej zemepisnej šírky,
- 6** *Medzinárodná plavba* znamená plavbu po mori z prístavu členského štátu, do prístavu, ktorý sa nachádza mimo tohto štátu alebo naspäť.
- 7** *Osoba zahŕňa* členov posádky a cestujúcich.
- 8** Výročný dátum, znamená deň a mesiac každého roka, ktorý bude zodpovedať dátumu skončenia platnosti Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania splaškami z lodí.

* Príloha IV nadobudla účinnosť 27.septembra 2003.

Nariadenie 2*Uplatnenie**

- 1 Ustanovenia tejto Prílohy sa vzťahujú na nasledovné lode vykonávajúce medzinárodné plavby:
 - .1 nové lode s hrubou priestornosťou 400 a viac RT; a
 - .2 nové lode s hrubou priestornosťou nižšou ako 400 RT, ktoré sú certifikované na prepravu viac ako 15 osôb; a
 - .3 existujúce lode s hrubou priestornosťou 400 a viac RT, päť rokov odo nadobudnutia účinnosti tejto prílohy; a
 - .4 nové lode s hrubou priestornosťou nižšou ako 400 RT, ktoré sú certifikované na prepravu viac ako 15 osôb, päť rokov odo nadobudnutia účinnosti tejto Prílohy.
- 2 Správny orgán štátu musí zabezpečiť aby existujúce lode podľa odsekov 1.3 a 1.4 tohto nariadenia, ktorých kýly boli položené alebo ktoré boli v podobnom štádiu stavby pred 2. októbrom 1983, boli príslušne vybavené, pokiaľ je to možné, odvádzať splašky z lodí v súlade s požiadavkami nariadenia 11 tejto Prílohy.

Nariadenie 3*Výnimky*

- 1 Nariadenie 11 tejto Prílohy sa nevzťahuje na:
 - .1 vypustenie splaškov z lode, ktoré je potrebné pre zaistenie bezpečnosti lode a ľudí na jej palube alebo pre záchranu života na mori; alebo
 - .2 vypúšťanie splaškov spôsobených poškodením lode alebo jej vybavenia ak boli pred vznikom škody a po ňom vykonané všetky primerané preventívne opatrenia za účelom zabránenia alebo minimalizácie množstva vypúšťaných splaškov/odpadových vôd.

* MEPC 52 (11. až 15. októbra 2004) potvrdil, že 27. september 2003 bol jediným dátumom nadobudnutia platnosti Prílohy IV Dohovoru MARPOL (pozri dokument MEPC 52/24, body 6.16 až 6.19).

Kapitola 2 – Lodné prehliadky a vydávanie osvedčení*

Nariadenie 4*Prehliadky*

1 Každá loď, ktorá je v súlade s nariadením 2 povinná dodržiavať ustanovenia tejto Prílohy, sa podrobí nasledovným prehliadkam:

- .1** počiatočnej prehliadke pred uvedením lode do prevádzky alebo pred prvým vydaním Osvedčenia požadovaného podľa nariadenia 5 tejto Prílohy, ktorá musí zahŕňať kompletnú inšpekciu jej konštrukcie, lodných zariadení a lodného vybavenia, lodných systémov, lodného potrubného systému, výstroja, lodných mechanizmov a materiálov, pokiaľ sa na loď vzťahuje táto Príloha. Táto prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že jej návrh a konštrukcia, lodné zariadenia a výbava, lodné systémy, lodné potrubné rozvody, výstroj a materiál je plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy;
- .2** obnovujúcej prehliadke, v intervaloch stanovených správnym orgánom štátu ale nepresahujúcim päť rokov, okrem prípadov, keď sa uplatňuje nariadenie 8.2, 8.5, 8.6 alebo 8.7 tejto Prílohy. Táto obnovujúca prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že jej návrh a konštrukcia, lodné zariadenia a výbava, lodné systémy, lodné potrubné rozvody, výstroj a materiál je plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy;
- .3** celkovej alebo čiastočnej, dodatočnej prehliadke, v závislosti od okolností, ktorá musí byť urobená po oprave, vyplývajúcej z prehliadok stanovených v odseku 4 tohto nariadenia alebo po vykonaní akýchkoľvek dôležitých opráv alebo výmeny zariadenia alebo materiálu. Prehliadka musí mať takú formu aby sa zabezpečilo, že sa skutočne vykonali potrebné opravy alebo výmena zariadenia, či materiálu a vykonanie takýchto opráv a použité materiály sú vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď spĺňa vo všetkých ohľadoch požiadavky tejto Prílohy.

2 Správny orgán musí zaviesť vhodné opatrenia pre lode na ktoré sa nevzťahujú ustanovenia odseku 1 tohto nariadenia, s cieľom zabezpečiť dodržiavanie uplatniteľných ustanovení tejto Prílohy.

3 Prehliadky lodí, pokiaľ ide o presadzovanie ustanovení tejto Prílohy, musia byť vykonávané úradníkmi správneho orgánu štátu. Správny orgán však môže poveriť týmito kontrolami aj inšpektorov, vymenovaných pre tento účel alebo uznané organizácie.

4 Správny orgán štátu, ktorý vymenuje inšpektorov alebo uznané organizácie za účelom vykonávania prehliadok a inšpekcií v jej mene, tak, ako je vymedzené v odseku 3 tohto nariadenia, musí minimálne splnomocniť určeného inšpektora alebo uznanú organizáciu na nasledovné:

- .1** vyžadovať vykonanie opravy lode; a
- .2** vykonávať prehliadky a inšpekcie ak o to požiadajú príslušné orgány prístavného štátu.

Správny orgán musí informovať Organizáciu o konkrétnych povinnostiach a podmienkach splnomocnenia menovaných inšpektorov alebo uznaných organizácií aby mohli byť rozoslané zmluvným stranám tohto Dohovoru pre informáciu ich úradníkov.

5 Keď určený inšpektor alebo uznaná organizácia rozhodne, že stav lode alebo jej vybavenie zásadne nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení alebo je taký, že loď nie je spôsobilá vyplávať na more bez toho aby predstavovala neprimerané riziko poškodenia životného prostredia v mori, takýto inšpektor alebo organizácia musí bezodkladne zabezpečiť prijatie nápravných opatrení a včas o tom informovať správny orgán štátu. Pokiaľ takéto nápravné opatrenia nie sú prijaté, musí byť lodi odobrané príslušné osvedčenie

* Pozri „Globálnu a jednotnú implementáciu harmonizovaného systému kontroly a certifikácie (HSSC)“ prijatú Zhromaždením Organizácie rezolúciou A.883(21), usmerneniami pre inšpekcie podľa harmonizovaného systému pre inšpekcie a certifikácie z roku 2007, prijatými Zhromaždením Organizácie rezolúciou A.997(25), ktorú môže organizácia zmeniť a doplniť. Pozrite si MSC./Circ.1010 – MEPC/Circ.382 o oznamovaní informácií o povolení uznaných organizácií (ROs) a informácií zhromaždených prostredníctvom Globálneho integrovaného lodného informačného systému (GISIS).

a musí byť o tom okamžite informovaný správny orgán. Pokiaľ je loď v prístave inej zmluvnej strany, musia byť príslušné orgány daného prístavného štátu tiež okamžite informované. Keď úradník správneho orgánu, menovaný inšpektor alebo uznaná organizácia informuje príslušné orgány prístavného štátu, správny orgán dotknutého prístavného štátu poskytne tomuto úradníkovi, inšpektorovi alebo organizácii akúkoľvek potrebnú pomoc na plnenie svojich povinností podľa tohto nariadenia. Ak je to uplatniteľné, vláda dotknutého prístavného štátu podnikne také kroky, ktoré zabezpečia, že loď neopustí prístav dovtedy, kým nebude možné vyplávať na more alebo opustiť prístav za účelom plavby do najbližšej vhodnej a dostupnej opravárenskej lodenice, bez toho aby tým vzniklo neprimerané riziko poškodenia životného prostredia.

6 V každom prípade musí príslušný správny orgán štátu plne ručiť za úplnosť a efektívnosť prehliadky a musia zabezpečiť všetky potrebné náležitosti na splnenie tejto požiadavky.

7 Technický stav lode a jej vybavenie musí byť udržiavaný v súlade s ustanoveniami tohto Dohovoru aby sa zabezpečilo, že loď bude vo všetkých ohľadoch naďalej plavbyschopná bez toho aby tým vzniklo neprimerané riziko poškodenia životného prostredia.

8 Po dokončení akejkoľvek prehliadky lode podľa odseku 1 tohto nariadenia sa bez sankcií správneho orgánu sa nesmie vykonať žiadna zmena v konštrukcii lodného zariadenia a vybavenia, lodných systémov, lodného potrubného systému, výstroja, lodných mechanizmov a materiálov, ktorých sa prehliadka týkala, s výnimkou priamej výmeny takéhoto zariadenia a príslušenstva.

9 Vždy, keď sa stane na lodi nehoda alebo sa zistí chyba, ktorá podstatne ovplyvňuje integritu lode alebo efektívnosť alebo úplnosť jej vybavenia, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, veliteľ alebo vlastník lode upovedomí pri najbližšej príležitosti správny orgán, uznanú organizáciu alebo určeného inšpektora zodpovedného za vydanie príslušného osvedčenia, ktorý zahájí a bude viesť vyšetrovanie aby určil, či je potrebná prehliadka lode, podľa požiadaviek vyžadovaných v odseku 1 tohto nariadenia. Ak je loď v prístave inej zmluvnej strany, veliteľ lode alebo vlastník lode musí tiež bezodkladne danú skutočnosť oznámiť príslušným orgánom prístavného štátu a splnomocnený inšpektor alebo uznaná organizácia musia zabezpečiť, že takéto upovedomenie bolo vyhotovené.

Nariadenie 5

Vystavenie alebo potvrdenie osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania splaškami musí byť vystavené po počiatkovej alebo obnovovacej prehliadke lode v súlade s ustanoveniami nariadenia 4 tejto Prílohy a to v prospech akejkoľvek lode, ktorá sa zaoberá plavbami do prístavov alebo pobrežných terminálov pod jurisdikciou strán Dohovoru. V prípade existujúcich lodí sa táto požiadavka uplatňuje päť rokov odo nadobudnutia účinnosti tejto Prílohy.

2 Takéto osvedčenie musí byť vydané alebo náležite potvrdené buď správnym orgánom štátu alebo akoukoľvek osobou alebo organizáciou* na tento úkon v mene správneho orgánu štátu náležite poverenou. V každom prípade správny orgán štátu za osvedčenia preberá plnú zodpovednosť.

Nariadenie 6

Vystavenie alebo potvrdenie osvedčenia inou vládou.

1. Vláda zmluvnej strany tohto Dohovoru je oprávnená na žiadosť správneho orgánu štátu nechať loď prekontrolovať. Pokiaľ po takejto prehliadke sa uistí, že ustanovenia tejto Prílohy sú dodržané, vydá alebo povolí vydanie Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania splaškami z lode a v prípade potreby potvrdí alebo povolí schválenie uvedeného osvedčenia na lodi, v súlade s touto Prílohou.

* Pozri "Pokyny pre autorizáciu/povolenie organizácií konajúcich v mene správneho orgánu štátu", prijaté Organizáciou rezolúciou A.739(18), v znení rezolúcie MSC.208 (81) a tiež „Špecifikáciu inšpekcií a certifikačné funkcie uznaných organizácií konajúcich v mene správneho orgánu štátu“, ktorá bola prijatá Organizáciou rezolúciou A.789(19), v znení neskorších nariadení prijatých Organizáciou.

2. Kópia tohto osvedčenia a kópia správneho orgánu o prehliadke musia byť čo najskôr zaslané správne mu orgánu, ktorý žiadal o prehliadku.
3. Takto vydané osvedčenie musí obsahovať vyhlásenie v tom zmysle, že bolo vydané na žiadosť správneho orgánu a má rovnakú účinnosť a dostáva sa mu rovnaké uznanie ako osvedčeniu vydanému podľa nariadenia 5 tejto Prílohy.
4. Žiadne medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania splaškami z lode nesmie byť vydané lodi, ktorá je oprávnená plávať pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou tohto Dohovoru.

Nariadenie 7

Forma osvedčenia

Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania mora splaškami z lode musí byť vypracované vo forme zodpovedajúcej vzoru, ktorý je uvedený v Dodatku tejto Prílohy a musí byť aspoň v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku. Pokiaľ je tiež použitý úradný jazyk vydávajúcej krajiny, bude mať tento v prípade sporu alebo pochybností prednosť.

Nariadenie 8

*Trvanie a platnosť osvedčenia**

- 1 Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania mora splaškami z lode sa vydáva na obdobie špecifikované správnym orgánom a nesmie presiahnuť dobu päť rokov.
- 2.1 Bez ohľadu na požiadavky odseku 1 tohto nariadenia ak je obnovovacia prehliadka dokončená do troch mesiacov pred uplynutím doby platnosti existujúceho osvedčenia, nové osvedčenie musí byť platné odo dokončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.
- 2.2 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená po dátume uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia, musí byť nové osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia.
- 2.3 Ak je obnovovacia prehliadka dokončená viac ako 3 mesiace pred dátumom uplynutia doby platnosti existujúceho osvedčenia, musí byť nové osvedčenie platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov od dátumu dokončenia obnovovacej prehliadky.
- 3 Ak je osvedčenie vydané na obdobie kratšie ako päť rokov, správny orgán môže predĺžiť platnosť osvedčenia po uplynutí doby platnosti na maximálnu dobu uvedenú v odseku 1 tohto nariadenia.
- 4 Pokiaľ bola dokončená obnovovacia prehliadka a nové osvedčenie nemôže byť vydané alebo umiestnené na palube lode pred uplynutím platnosti existujúceho osvedčenia, môže osoba alebo správnym orgánom poverená organizácia potvrdiť existujúce osvedčenie, ktoré potom takéto osvedčenie akceptuje ako platné na ďalšie obdobie, nepresahujúce päť mesiacov od dátumu uplynutia platnosti.
- 5 Pokiaľ loď v čase, keď skončí platnosť osvedčenia nie je v prístave, v ktorom sa má prehliadka vykonať, môže správny orgán predĺžiť dobu platnosti osvedčenia ale toto predĺženie sa udelí len na účely umožnenia lodi dokončiť svoju plavbu do prístavu, v ktorom sa má prehliadka vykonať a inak len v prípadoch, keď sa to zdá správne a rozumné. Žiadne osvedčenie nesmie byť predĺžené na obdobie dlhšie ako tri mesiace a loď, na ktorú sa udeľuje predĺženie, nesmie po príchode do prístavu v ktorom sa má prehliadka vykonať, mať na základe takého predĺženia nárok na opustenie tohoto prístavu bez toho aby mala vystavené nové osvedčenie. Ak obnovovacia prehliadka bola ukončená, nové osvedčenie je platné k dátumu nepresahujúcemu päť rokov odo uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.
- 6 Osvedčenie vydané lodi, ktoré vykonávajú kratšie plavby a ktoré nebolo predĺžené podľa

* Pozri usmernenie o načasovaní nahradenia existujúcich osvedčení vydaných po nadobudnutí účinnosti zmien a doplnení osvedčení v nástrojoch IMO (MSC-MEPC.5/Circ.6)

predchádzajúcich ustanovení tohto nariadenia, môže byť predĺžené správnym orgánom o obdobie odkladu až do jedného mesiaca od dátumu skončenia platnosti, ktorý je na ňom uvedený. Po ukončení obnovovacej prehliadky, nové osvedčenie bude platné k dátumu, ktorý nepresahuje päť rokov odo uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia pred tým ako bolo predĺženie udelené.

7 Za špeciálnych okolností, určených správnym orgánom štátu, nemusí byť nové osvedčenie datované odo uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia ako sa vyžaduje v odsekoch 2.2, 5 alebo 6 tohto nariadenia. Za týchto okolností, bude nové osvedčenie platné k dátumu päť rokov od dátumu ukončenia obnovovacej prehliadky.

8 Osvedčenie vydané podľa nariadenia 5 alebo 6 tejto Prílohy stráca platnosť v ktoromkoľvek z nasledovných prípadov:

- .1** pokiaľ nie sú príslušné prehliadky dokončené v lehotách stanovených podľa nariadenia 4.1 tejto Prílohy; alebo
- .2** pri prevode lode pod vlajku iného štátu. Nové osvedčenie sa vydá len vtedy ak vláda vydávajúca nové osvedčenie je úplne presvedčená, že loď spĺňa požiadavky nariadení 4.7 a 4.8 tejto Prílohy. V prípade prevodu medzi zmluvnými stranami, pokiaľ je o to požiadané do troch mesiacov po tom ako sa uskutočnil prevod, musí vláda zmluvnej strany, pod ktorej vlajkou bola loď predtým oprávnená plávať, čo najskôr zaslať správnomu orgánu kópiu osvedčenia vystaveného tejto lodi pred prevodom a kópie príslušných správ o prehliadkach ak sú k dispozícii.

Kapitola 3 – Vybavenie a kontrola vypúšťania

Nariadenie 9*Systém na odvádzanie splaškov lode*

1 Každá loď, od ktorej sa v súlade s nariadením 2 vyžaduje aby spĺňala ustanovenia tejto Prílohy, musí byť vybavená jedným z nasledovných systémov na odvádzanie splaškov lode:

- .1 čističkou lodných splaškov, ktorá musí byť zariadením takého typu, ktorý je schválený správnym orgánom s prihliadnutím na normy a testovacie metódy vyvinuté Organizáciou* alebo
- .2 systémom schváleným správnym orgánom na riedenie a dezinfikovanie splaškov z lode. Takýto systém musí byť vybavený zariadením, ktoré spĺňa požiadavky správneho orgánu na dočasné uskladnenie odpadových vôd počas doby, keď sa loď nachádza menej ako 3 námorné míle od najbližšej pevniny; alebo
- .3 zbernou nádržou o objeme ktorý spĺňa požiadavky správneho orgánu, slúžiacou k uchovávaní všetkých odpadových vôd, s ohľadom na prevádzku lode, počet osôb na palube a na ďalšie relevantné faktory. Zberná nádrž musí byť skonštruovaná tak, aby spĺňala požiadavky správneho orgánu. Musí byť vybavená prostriedkami pre vizuálnu indikáciu množstva obsahu.

Nariadenie 10*Štandardná vypúšťacia prípojka na lodné splašky*

1 Aby bolo možné pripojenie potrubia zberného prístavného zariadenia k vypúšťaciemu potrubiu lode, musia byť oba potrubné systémy vybavené štandardnou vypúšťacou potrubnou prípojkou v súlade s nasledovnou tabuľkou:

Štandardné rozmery prírub vypúšťacích prípojek na lodné splašky

Popis	Rozmery
Vonkajší priemer	210 mm
Vnútorný priemer	Podľa vonkajšieho priemeru potrubia
Priemer rozstupovej kružnice pre montážne skrutky	170 mm
Výrezy pre montážne skrutky	Štyri otvory s priemerom 18 mm, pravidelne umiestnené v rovnakej vzdialenosti na rozstupovej kružnici s priemerom, uvedeným vyššie (183 mm), vyrezané po obvode príruby. Šírka otvoru je 18 mm
Hrúbka príruby	16 mm
Skrutky a matice; množstvo a priemer	4 ks, každá o priemere 16 mm a o dostatočnej dĺžke
Plochá príruha je navrhnutá tak, aby bola vhodná pre potrubia až do maximálneho vnútorného priemeru 100 mm a musí byť z ocele alebo iného ekvivalentného materiálu s plochým čelom. Táto príruha, spolu s tesnením odolným voči ropným látkam, musí byť vhodná pre prevádzkový tlak 600 kPa. V prípade lodí, ktoré majú bočnú výšku 5 m a menej, vnútorný priemer výtláčnej prípojky môže byť 38 mm.	

2 V prípade lodí určených na obchodnú činnosť, t.j. osobné trajekty, môže byť vypúšťacie potrubie lode vybavené napríklad výtláčnym, vypúšťacím pripojením, ktoré môže správny orgán akceptovať, napríklad môže ísť o tzv. rýchlospojky.

* Pozri „Odporúčanie o medzinárodných normách o odpadových vodách a usmernenia pre funkčné testy čističiek odpadových vôd prijaté Výborom organizácie na ochranu morského prostredia rezolúciou MEPC.2(VI) alebo revidované usmernenia o implementácii noriem o odpadových vodách a funkčné testy čističiek odpadových vôd, ktoré MEPC prijala rezolúciou MEPC.159(55) (pozri „Jednotnú interpretáciu 3“).

Nariadenie 11*Vypúšťanie splaškov z lode*

1 Pokiaľ ustanovenia Prílohy tohto nariadenia neustanovujú inak, vypúšťanie odpadových vôd do mora je zakázané, okrem prípadov, keď:

- .1** loď vypúšťa splašky z lode systémom schváleným správnym orgánom na riedenie a dezinfikovanie splaškov z lode v súlade s nariadením 9.1.2 tejto prílohy vo vzdialenosti viac ako 3 námorné míle od najbližšej pevniny alebo splašky, ktoré nie sú riedené a dezinfikované, vo vzdialenosti viac ako 12 námorných míľ od najbližšej pevniny za predpokladu, že v žiadnom prípade splašky, ktoré boli uložené v zberných nádržiach alebo splašky pochádzajúce z priestorov kde sa nachádzajú živé zvieratá, nebudú vypúšťané náhle ale rýchlosť vypúšťania musí byť mierna, počas plavby po trase, rýchlosťou najmenej 4 uzly. Rýchlosť vypúšťania musí spĺňať požiadavky schválené správnym orgánom na základe štandardov vypracovaných Organizáciou*; alebo
- .2** na lodi je v prevádzke schválená čistička odpadových vôd, ktorá bola certifikovaná správnym orgánom a ktorá spĺňa prevádzkové požiadavky uvedené v nariadení 9.1.1 tejto Prílohy; a
- .2.1** výsledky skúšok zariadenia sú uvedené v Medzinárodnom osvedčení o zabránení znečisťovania odpadovými vodami z lode; a
- .2.2** okrem toho nesmie odpadová voda vytvárať viditeľné plávajúce tuhé látky ani spôsobovať zmenu farby okolitej vody.

2 Ustanovenie odseku 1 sa nevzťahuje na lode plaviace sa vo vodách podliehajúcich jurisdikcii zmluvného štátu a hostujúce lode z iných štátov, ktoré sa nachádzajú v týchto vodách a ktoré vypúšťajú splašky v súlade s menej prísnymi požiadavkami než ktoré môžu byť uložené zo strany tohto štátu.

3 Ak sa splašky zmiešajú s odpadmi alebo odpadovou vodou, na ktoré sa vzťahujú iné prílohy Dohovoru MARPOL, okrem požiadaviek tejto Prílohy sa musia splniť aj požiadavky týchto iných príloh.

* Pozri „Odporúčanie o normách pre rýchlosť vypúšťania z lodí neošetrených odpadových vôd“ prijaté Výborom organizácie na ochranu morského prostredia rezolúciou MEPC.157 (55).

Kapitola 4 - Zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu

Nariadenie 12

*Zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu**

1 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru ktorá vyžaduje aby lode pôsobiace vo vodách pod jej právomocou a hostujúce lode plávajúce v jej vodách spĺňali požiadavky nariadenia 11.1, sa zaväzuje zabezpečiť v prístavoch a termináloch zberné zariadenia pre príjem odpadných vôd a to v primeranom množstve uspokojujúcim potreby jednotlivých lodí, ktoré ich používajú, bez toho aby lodiam spôsobovali neprimerané zdržanie.

2 Každá zmluvná strana musí oznámiť Organizácii, za účelom postúpenia dotknutým zmluvným stranám všetky prípady keď sú zariadenia, zriadené podľa tohto nariadenia, údajne nedostatočné.

* Pozri „Príručku osvedčených postupov pre poskytovateľov a užívateľov prístavných zberných zariadení“, MEPC1/ Obežník 671.

Kapitola 5 – Kontroly zo strany prístavného štátu

Nariadenie 10

*Kontrola prístavným štátom na základe prevádzkových požiadaviek**

- 1 Ak sa loď nachádza v prístave alebo v príbrežnom termináli inej zmluvnej strany, podlieha kontrole zo strany úradníkov riadne schválených danou zmluvnou stranou, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek podľa tejto Prílohy ak existuje dôvodné podozrenie, že veliteľ lode alebo posádka nie sú oboznámení so základnými postupmi na palube lodí, ktoré sa týkajú sa zabránenia znečisťovania mora splaškami z lode.
- 2 Za okolností uvedených v odseku 1 tohto nariadenia musí zmluvná strana prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď nesmie vyplávať dovtedy, kým sa situácia nedostane do súladu s požiadavkami tejto Prílohy.
- 3 Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa kontrol zo strany prístavného štátu stanovené v nariadení 5 tohto Dohovoru.
- 4 Nič v tomto nariadení sa nesmie považovať za obmedzenie práva a povinnosti zmluvnej strany, ktorá vykonáva kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami výslovne stanovenými v tomto Dohovore.

* Pozri postupy pre kontroly prístavným štátom, ktoré Organizácia prijala uznesením A.787(19) v znení uznesenia A. 882(21); Pozri publikáciu IMO, číslo predaja IA650E.

Dodatok k Prílohe IV

Dodatok

Formulár Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania splaškami

MEDZINÁRODNÉ OSVEDČENIE O PREVENCII ZNEČISŤOVANIA SPLAŠKAMI

Vydaný podľa ustanovení Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, zmeneného a doplneného Protokolom z roku 1978 (v znení zmien a doplnení, ďalej len „Dohovor“), pod vedením vlády štátu:

.....

(úplné označenie štátu)

kým

(oprávnená osoba alebo organizácia oprávnená podľa ustanovení Dohovoru)

Údaje o lodi

Meno lode

Volací znak

Registračný prístav

Hrubá priestornosť

Počet osôb, ktoré je loď oprávnená prepravovať

Identifikačné číslo IMO

Novostavba/existujúca loď

Dátum, kedy bol kýl položený alebo kedy loď bola v podobnom štádiu stavby alebo prípadne dátum začatia prác na prestavbe alebo úprave alebo zmene rozsiahlejšieho charakteru.....

TÝMTO SA POTVRDZUJE:

1 Že loď je vybavená čističkou odpadových vôd/zariadením pre rozdrobenie/zbernou zadržiavacou nádržou a vypúšťacím potrubím v súlade s nariadeniami 9 a 10 Prílohy IV Dohovoru nasledovne:

1.1 Popis čističky odpadových vôd:

Typ čističky odpadových vôd

Meno výrobcu

Čistička odpadových vôd je certifikovaná správnym orgánom tak, aby spĺňala normy pre splašky stanovené v rezolúcii MEPC.2 (VI).

1.2 Popis rozmelňovača lodných odpadov:

Typ rozmelňovača lodných odpadov

Meno výrobcu rozmelňovača lodných odpadov

Štandard odpadových vôd po dezinfekcii

1.3 Popis zbernej nádrže:

Celkový objem zbernej nádrže v m³

Upresnenie umiestnenia nádrže na lodi

1.4 Potrubie na vypúšťanie odpadových vôd do prístavného zberného zariadenia je vybavené štandardnou brehovou prípojkou.

2. Loď sa podrobila prehliadke v súlade s požiadavkami nariadenia 4 Prílohy IV Dohovoru;

3. Z prehliadky vyplýva, že stav konštrukcie, vybavenia lode, systémy, zariadenie, usporiadanie a materiál lode a jej stav bol vo všetkých ohľadoch uspokojivý a že loď spĺňala príslušné požiadavky Prílohy

IV Dohovoru.

Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)

na základe prehliadky v súlade s nariadením 4 Prílohy IV Dohovoru

Dátum ukončenia prehliadky, na základe ktorej bolo Osvedčenie vydané (dd/mm/rrrr)

Vydané v

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr)

(dátum vydania)

(podpis úradne poverenej osoby
vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE O PREDLŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA AK JE PLATNÉ MENEJ AKO 5 ROKOV,
V PRÍPADOCH, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE NARIADENIE 8.3**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť prijaté za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 8.3 Prílohy I Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr).....

Podpis.....

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD VYKONANIA OBNOVOVACEJ TECHNICKEJ PREHLIADKY NÁMORNEJ LODE V
SÚLADE S NARIADENÍM 8.4**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť prijaté za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 8.4 Prílohy IV Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis.....

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD PREDLŽENIA PLATNOSTI OSVEDČENIA DO DOBY DOPLÁVANIA DO PRÍSTAVU,
KDE SA VYKONÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE ALEBO NA DOBU ODKLADU
AK SA UPLATŇUJE NARIADENIE 8.5 alebo 8.6**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a osvedčenie musí byť prijaté za osvedčenie ,vydané v súlade s nariadením 8.5,8.6 Prílohy IV Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis.....

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania.....

Dátum vydania (dd/mm/rrrr).....

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Jednotný výklad Prílohy IV

- 1 Pojem „v podobnej fáze stavby“**
- Nar. 1.1.1** V *podobnej fáze stavby* znamená štádium, v ktorom:
- .1 začína stavba identifikovateľná s konkrétnou loďou; a
 - .2 začala montáž tejto lode, ktorá pozostáva najmenej z 50 ton alebo jedného percenta odhadovanej hmotnosti všetkého konštrukčného materiálu, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.
- 2 Dátum zmluvy o stavbe, dátum polozenia kýlu a dátum dodania**
- Nar. 1.1.1** 1 Na základe určitých ustanovení dohovorov SOLAS a MARPOL sa platnosť nariadení pre loď riadi nasledovnými dátumami:
- .1 pri ktorých dátum podpísania zmluvy o stavbe lode je dd/mm/rrrr, alebo neskôr; alebo
 - .2 v prípade neexistujúcej zmluvy o stavbe lode, ktorej kýl je položený alebo ktorá je v podobnom štádiu stavby dd/mm/rrrr alebo neskôr; alebo
 - .3 ktorej dátum dodania lode je dd/mm/rrrr alebo neskôr.
- 2 Na uplatnenie takýchto ustanovení, sa musí za dátum podpísania zmluvy o stavbe lode, pre pravdepodobne postavené lode brať dátum podpísania pôvodnej zmluvy o výstavbe série lodí medzi vlastníkom lode a lodenicou za predpokladu, že:
- .1 lode, u ktorých možnosť na stavbu pravdepodobne postavenej lode sa v konečnom dôsledku uskutoční v lehote jedného roka odo podpísania pôvodnej zmluvy o výstavbe série lodí; a
 - .2 pravdepodobne postavené lode majú rovnaké konštrukčné plány a sú konštruované tou istou lodenicou ako je tomu u série lodí,
- 3 Uplatňovanie nariadení vymedzených v odseku 1 sa uplatňuje nasledovne:
- .1 ak dátum podpisu zmluvy o stavbe lode pripadne na deň alebo na deň po dátume podpisu zmluvy určenej pre konkrétny súbor zmien a doplnení nariadenia, potom sa uplatňuje súbor zmien a doplnení tohoto nariadenia;
 - .2 iba v prípade neexistujúcej zmluvy o stavbe lode, sa uplatňujú kritériá dátumu polozenia kýlu a ak dátum podpisu zmluvy o stavbe lode pripadne na deň podpisu alebo po dátume podpisu zmluvy určenej na konkrétny súbor zmien a doplnení nariadenia, potom sa uplatňuje tento súbor zmien a doplnení tohoto nariadenia; a
 - .3 bez ohľadu na dátum podpísania zmluvy o stavbe alebo dátum polozenia kýlu ak dátum podpisu zmluvy o stavbe lode pripadne na deň alebo deň po dátume podpisu zmluvy určenej na konkrétny súbor zmien a doplnení nariadenia, potom sa uplatňuje tento súbor zmien a doplnení tohoto nariadenia, s výnimkou prípadu, keď správny orgán uznal, že dodávka lodí sa oneskorila kvôli nepredvídaným okolnostiam, ktoré nemohli ovplyvniť staviteľ lodí a vlastník.
- 3 Inštalované na palube lode 1. januára 2010 alebo neskôr**
- Nar. 9.1.1** Na uplatnenie rezolúcie MEPC.159(55) sa výraz „inštalovaný na palube lode 1. januára 2010 alebo neskôr“, vykladá nasledovne:

- .1 V prípade nových lodí zariadenia na palube lodí, ktorých kým bol položený alebo sú v podobnom štádiu stavby 1. januára 2010 alebo neskôr.
- .2 V prípade existujúcich lodí, nové zariadenia so zmluvným dátumom dodania na loď 1. januára 2010 alebo neskôr alebo ak zmluvný dátum dodania neexistuje, skutočné dodanie vybavenia na loď 1. januára 2010 alebo neskôr.

4 Štandardné brehové prípojky

Nar. 10.1

Všetky lode, na ktoré sa vzťahuje príloha IV, bez ohľadu na ich veľkosť a prítomnosť lodnej čističky odpadových vôd alebo záchytnej nádrže na splašky, musia byť vybavené potrubím a príslušnou brehovou prípojnou prírubou na vypúšťanie odpadových vôd do prístavného zariadenia na čistenie odpadových vôd.

Príloha V Dohovoru MARPOL

Nariadenia o zabránení znečisťovania odpadom z lodí

Nariadenie 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto prílohy:

1 *Odpad* znamená, všetky druhy odpadu z potravín, domáceho a prevádzkového odpadu okrem čerstvých rýb a ich častí, vyprodukovaný počas bežnej prevádzky lode, ktorý sa musí likvidovať priebežne alebo pravidelne, s výnimkou látok vymedzených alebo uvedených v iných prílohách tohto Dohovoru.

2 *Najbližšia pevnina*. Pojem „od najbližšej pevniny“ znamená od základnej línie, z ktorej sa určujú teritoriálne vody príslušného územia v súlade s medzinárodným právom, okrem toho, že na účely tohto Dohovoru „od najbližšej pevniny“ v prípade severovýchodného pobrežia Austrálie sa rozumie línia vedená z bodov na pobreží Austrálie takto:

Od 11°00' južnej zemepisnej šírky, 142°08' východnej zemepisnej dĺžky,
do bodu 10°35' južnej zemepisnej šírky, 141°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°00' južnej zemepisnej šírky, 142°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°10' južnej zemepisnej šírky, 143°52' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 09°00' južnej zemepisnej šírky, 144°30' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 10°41' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 13°00' južnej zemepisnej šírky, 145°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 15°00' južnej zemepisnej šírky, 146°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 17°00' južnej zemepisnej šírky, 147°00' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 21°00' južnej zemepisnej šírky, 152°55' východnej zemepisnej dĺžky,
potom do bodu 24°30' južnej zemepisnej šírky, 154°00' východnej zemepisnej dĺžky,
odtiaľ do bodu na austrálskom pobreží na 24°42' južnej zemepisnej šírky,
153°15' východnej zemepisnej dĺžky,

3 *Osobitná oblasť* znamená morská oblasť, kde s uznávaných technických dôvodov v súvislosti na jej oceánografický a ekologický stav a konkrétny charakter jej prevádzky si vyžaduje prijatie osobitných povinných metód prevencie znečisťovaniu mora odpadom. Osobitné oblasti zahŕňajú oblasti uvedené v nariadení 5 tejto Prílohy.

Nariadenie 2

Použitie

Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak, ustanovenia tejto Prílohy sa vzťahujú na všetky lode.

Nariadenie 3

Likvidácia odpadu mimo osobitných oblastí

1 Pokiaľ ustanovenia nariadení 4, 5 a 6 tejto Prílohy nestanovujú inak:

- (a) zakazuje sa vyhodením do mora likvidácia všetkých plastov, vrátane ale bez obmedzenia nie výlučne na syntetické laná, syntetické rybárske siete plastové vrecia na odpady a popol z lodných spaľovní zo spaľovania plastových výrobkov, ktoré môžu obsahovať zvyšky toxických látok alebo zvyšky ťažkých kovov.
- (b) zneškodnenie nasledovného odpadu vyhodením do mora sa vykoná, pokiaľ je to možné, čo najďalej od najbližšej pevniny ale v každom prípade je zakázané ak je vzdialenosť od najbližšej pevniny menšia ako:

- (i) 25 námorných míľ v prípade reziva na obkladanie lodného nákladu, lodného obloženia a obalových materiálov, ktoré budú plávať;
 - (ii) 12 námorných míľ, v prípade potravinového odpadu a všetky ostatné odpadky vrátane výrobkov z papiera, handier, skla, kovu, fliaš, kameninového riadu a podobného odpadu
- (c) zneškodnenie odpadu uvedeného v písmene b) bode ii) tohto nariadenia vyhodnením do mora môže byť povolené ak prešlo cez drvič lodného odpadu a bolo tak vykonané, pokiaľ je to možné, čo najďalej od najbližšej pevniny ale v každom prípade je zakázané ak je vzdialenosť od najbližšej pevniny vzdialená menej ako 3 námorné míle. Takéto rozdrvené alebo mleté odpadky musia byť schopné prejsť cez sito s otvormi nie väčšími ako 25 mm.
- 2 Ak sa komunálny odpad zmiešava s iným odpadom, pre ktorý platia iné požiadavky na likvidáciu alebo vypúšťanie, musia sa uplatňovať prísnejšie požiadavky.

Nariadenie 4

Osobitné požiadavky na likvidáciu lodného odpadu

- 1 Pokiaľ nie je výslovne stanovené inak v ustanovení odseku 2 tohto nariadenia, je zakázaná likvidácia akýchkoľvek materiálov regulovaných touto prílohou na pevných alebo plávajúcich plošinách zapojených do prieskumu, ťažby a súvisiaceho spracovania na mori minerálnych zdrojov na morskom dne a na všetkých ostatných lodiach ak sa nachádzajú vedľa alebo vo vzdialenosti do 500 m od týchto plošín.
- 2 Likvidácia potravinových odpadov do mora môže byť povolená ak takéto odpady na pevných alebo plávajúcich plošinách zapojených do prieskumu, ťažby a súvisiaceho spracovania na mori minerálnych zdrojov na morskom dne a na všetkých ostatných lodiach, sa nachádzajú vedľa alebo vo vzdialenosti, do 500 m od týchto plošín, prešli cez drvič lodného odpadu a bolo tak vykonané, že všetky takéto rozdrvené alebo rozomleté potravinové odpady musia byť schopné prechádzať cez sito s otvormi nie väčšími ako 25 mm.

Nariadenie 5

*Likvidácia lodného odpadu v osobitných oblastiach**

- 1 Na účely tejto Prílohy sú *osobitnými oblasťami* oblasť Stredozemného mora, oblasť Baltského mora, oblasť Čierneho mora, oblasť Červeného mora, oblasť Perzského zálivu, oblasť Severného mora, oblasť Antarktídy a širšia karibská oblasť vrátane Mexického zálivu a Karibského mora, ktoré sú vymedzené nasledovne:
- (a) *Oblasť Stredozemného mora* znamená vlastné Stredozemné more, vrátane zálivov a morí nachádzajúcich sa v oblasti s hranicou medzi Stredozemným morom a Čiernym morom, tvorenou rovnobežkou, ktorú tvorí 41° severnej zemepisnej šírky a oblasťou ohraničenou zo západu, v Gibraltáre na poludníku 005° 36' západnej zemepisnej dĺžky;
 - (b) *Oblasť Baltského mora* znamená vlastné Baltské more s Botnickým zálivom, Fínskym zálivom a vstupom do Baltského mora ohraničený rovnobežkou v mieste označenom ako Skaw v Skagerraku na 57° 44.8' severnej zemepisnej šírky;
 - (c) *Oblasť Čierneho mora* znamená vlastné Čierne more s hranicou medzi Stredozemným morom a Čiernym morom, tvorenou rovnobežkou na 41° severnej zemepisnej šírky;
 - (d) *Oblasť Červeného mora* znamená vlastné Červené more vrátane Suezského zálivu a Akabského zálivu ohraničená na juhu vymedzenou loxodrómu medzi Ras si Ane (12° 28.5' N, 043° 19.6' E) a Husn Murad (12° 40.4' N, 043° 30.2' E);

* Pozri MEPC.1/Circ.675/Rev.1 o vypúšťaní umývacej vody nákladového priestoru v oblasti Perzského zálivu, oblasti Stredozemného mora a širšej karibskej oblasti podľa prílohy V k Dohovoru MARPOL.

- (e) *Oblasť Perzského zálivu* znamená oblasť mora, ktorá sa nachádza severozápadne od loxodrómy medzi Ras al Hadd (22° 30' N, 059° 48' E) a Ras Al Fasteh (25° 04' N, 061° 25' E);
 - (f) *Oblasť Severného mora* znamená vlastné Severné more vrátane morí v ňom s hranicou medzi:
 - (i) Severným morom (62° N a 4° W)
 - (ii) Skagerrakom ktorého južná hranica je stanovená východne od Skawby (57°44.8' N)
 - (iii) Lamanšským prielivom a jeho prístupmi (5° W a 48°30' N)
 - (g) *Oblasť Antarktídy* znamená moria južne od rovnobežky na 60° S (južnej zemepisnej šírky); a
 - (h) *Širšia karibská oblasť* tak, ako je definovaná v článku 2, v odseku 1 Dohovoru o ochrane a rozvoji morského prostredia širšej karibskej oblasti (Cartagena de Indias, 1983), zahŕňa Mexický záliv a vlastné Karibské more, vrátane zálivov a morí v nich a tá časť Atlantického oceánu v rámci hranice, ktorú tvorí rovnobežka na 30° s. z. š. východne od Floridy až k poludníku na 077°30' západnej zemepisnej dĺžky, potom po loxodrome k priesečníku rovnobežky na 20°N (s. z. š) a poludníka na 59° W (z.z.d), odtiaľ po loxodrome k priesečníku rovnobežky na 07°20'N (s. z. š) a poludníka na 50° W (z.z.d), odtiaľ po loxodrome natiahnutej juhozápadne k východnej hranici Francúzskej Guyany.
- 2 Pokiaľ ustanovenia nariadenia 6 tejto Prílohy neustanovujú inak:
- (a) likvidácia nasledovných látok vyhodnením do mora sa zakazuje:
 - i. všetkých plastov, vrátane ale nie výlučne, syntetických lán, syntetických rybárskych sietí, plastových vriec na odpady a popola z lodných spaľovní zo spaľovania plastových výrobkov, ktoré môžu obsahovať zvyšky toxických látok alebo zvyšky ťažkých kovov.
 - ii. všetkého ostatného lodného odpadu, vrátane výrobkov z papiera, handier, skla, kovu, fliaš, kameninového riadu, reziva na obkladanie lodného nákladu, lodného obloženia a obalových materiálov;
 - (b) s výnimkou prípadov uvedených v pododseku c) tohto odseku sa zneškodňovanie potravinových odpadov do mora vykonáva, pokiaľ je to možné, čo najďalej od pevniny ale v žiadnom prípade nie menej ako 12 námorných míľ od najbližšej pevniny;
 - (c) likvidácia potravinových odpadov vyhodnením do mora v *Širšej karibskej oblasti* môže byť povolené ak prešli cez drvič lodného odpadu a bolo vykonané, pokiaľ je to možné, čo najďalej od najbližšej pevniny ale v každom prípade je zakázané ak je vzdialenosť od najbližšej pevniny vzdialená menej ako 3 námorné míle. Takéto rozdrvené alebo mleté odpady musia byť schopné prejsť cez sito s otvormi nie väčšími ako 25 mm.
- 3 Ak sa odpad zmiešava s iným odpadom, pre ktorý platia iné požiadavky na likvidáciu alebo vypúšťanie, musia sa uplatňovať tieto prísnejšie požiadavky.
- 4 Prístavné, zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu umiestnené v osobitných oblastiach:
- (a) Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru, ktorej pobrežie hraničí s osobitnou oblasťou, sa zaväzuje zabezpečiť čo najskôr vo všetkých prístavoch v rámci osobitnej oblasti primerané prístavné, zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu v súlade s nariadením 7 tejto prílohy, berúc do úvahy špeciálne operačné potreby v týchto oblastiach.
 - (b) Vláda každej dotknutej zmluvnej strany musí oznámiť Organizácii opatrenia prijaté podľa pododseku a) tohto nariadenia. Po prijatí dostatočných oznámení Organizácia musí stanoviť dátum, od ktorého nadobudnú účinnosť požiadavky tohto nariadenia vzhľadom na príslušné oblasti.* Organizácia oznámi všetkým zmluvným stranám takto stanovený dátum, najmenej dvanásť mesiacov pred týmto dátumom.
 - (c) Po takto stanovený dátum musia lode, ktoré prichádzajú aj do prístavov v týchto osobitných oblastiach, kde takéto zariadenia ešte nie sú k dispozícii, plne spĺňať požiadavky tohto

* V čase uverejnenia, požiadavky článku 5 sa budú vzťahovať na všetky osobitné oblasti okrem Čierneho a Červeného mora

nariadenia.

5 Bez ohľadu na znenie odseku 4 tohto nariadenia, sa na oblasť Antarktídy vzťahujú nasledovné ustanovenia:

- (a) Vláda každej zmluvnej strany Dohovoru z prístavov ktorej lode vyplávajú na cestu do oblasti Antarktídy alebo z nej do nich prichádzajú, sa zaväzuje zabezpečiť aby čo najskôr boli k dispozícii primerané zariadenia na príjem všetkého odpadu zo všetkých lodí bez toho aby to spôsobilo neprimerané meškanie a podľa potrieb lodí, ktoré ich používajú.
- (b) Vláda každej zmluvnej strany Dohovoru musí zabezpečiť aby všetky lode oprávnené plávať pod jej vlajkou, mali pred vstupom oblasti Antarktídy dostatočnú kapacitu na palube na zadržiavanie všetkého odpadu počas prevádzky v tejto oblasti a aby po opustení oblasti mali prijaté opatrenia na vypúšťanie takéhoto odpadu vo všetkých prístavoch po vyplávaní s osobitnej oblasti, kde sú primerané prístavné zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu.

Nariadenie 6

Výnimky

Nariadenia 3, 4 a 5 tejto Prílohy sa nevzťahujú na:

- (a) likvidáciu odpadu z lode, ktoré je potrebné na zaistenie bezpečnosti lode a osôb na palube alebo na záchranu života na mori; alebo
- (b) únik odpadu v dôsledku poškodenia lode alebo jej vybavenia za predpokladu, že boli prijaté všetky primerané bezpečnostné opatrenia pred a po vzniku škody za účelom zabránenia alebo minimalizácie úniku; alebo
- (c) náhodnú stratu rybárskych sietí zo syntetických materiálov a to za predpokladu, že boli prijaté všetky primerané preventívne opatrenia aby sa zabránilo takejto strate.

Nariadenie 7

*Prístavné, zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu**

1 Vláda každej zmluvnej strany tohto Dohovoru sa zaväzuje zabezpečiť v prístavoch a termináloch zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu a to v primeranom množstve uspokojujúcim potreby jednotlivých lodí, ktoré ich používajú bez toho aby lodiam spôsobovali neprimerané zdržanie.

2 Každá zmluvná strana musí oznámiť Organizácii, za účelom postúpenia dotknutým zmluvným stranám všetky prípady, keď sú zariadenia zriadené podľa tohto nariadenia údajne nedostatočné.

Nariadenie 8

*Kontrola prístavným štátom na základe prevádzkových požiadaviek**

1 Ak sa loď nachádza v prístave alebo v príbrežnom termináli inej zmluvnej strany, podlieha kontrole zo strany úradníkov riadne schválených danou zmluvnou stranou, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek podľa tejto Prílohy ak existuje dôvodné podozrenie, že veliteľ lode alebo posádka nie sú oboznámení so základnými postupmi na palube lodí, týkajúcimi sa zabráneniu znečisťovania mora odpadom z lode.

2 Za okolností uvedených v odseku 1 tohto nariadenia musí zmluvná strana prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď nesmie vyplávať dovtedy, kým sa situácia nedostane do súladu s požiadavkami tejto

* Pozri „Príručku osvedčených postupov pre poskytovateľov a používateľov prístavných zberných zariadení na lodný odpad a zvyšky nákladu“, MEPC1/Circ.671.

* Pozri postupy pre kontroly zo strany prístavného štátu, ktoré prijala Organizácia uznesením A.787(19) v znení zmien a doplnení A.882(21); pozri publikáciu IMO číslo predaja IA650E.

Prílohy.

3 Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa štátnej prístavnej kontroly stanovené v článku 5 tohto Dohovoru.

4 Nič v tomto nariadení sa nesmie považovať za obmedzenie práva a povinností zmluvnej strany, ktorá vykonáva kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami výslovne stanovenými v tomto Dohovore.

Nariadenie 9

Štítky, plány na správu odpadov a vedenie záznamov o odpadoch*

1 (a) Každá loď s celkovou dĺžkou 12 alebo viac m musí byť označená veľkými štítkami, ktoré informujú posádku a cestujúcich o požiadavkách na likvidáciu lodných odpadov podľa nariadení 3 a 5 tejto Prílohy.

(b) Štítky musia byť napísané v pracovnom jazyku personálu lode a pre lode plaviace sa do prístavov alebo pobrežných terminálov v jurisdikcii ostatných strán dohovoru musia byť tiež v angličtine, francúzštine alebo španielčine.

2 Každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac RT a každá loď, ktorá má osvedčenie na prepravu 15 a viac osôb musí mať *Plán nakladania s odpadom*, ktorý musí posádka dodržiavať. Tento plán obsahuje písomné postupy pre zber, skladovanie, spracovanie a zneškodňovanie lodných odpadov, vrátane použitia primeraného zariadenia na palube. Určí tiež osobu zodpovednú za vykonávanie tohoto plánu. Takýto plán musí byť v súlade s usmerneniami vypracovanými Organizáciou a napísanými v pracovnom jazyku posádky.

3 Každá loď s hrubou priestornosťou 400 a viac ton a každá loď s osvedčením na prepravu 15 osôb alebo viac, ktorá vykonáva plavby do prístavov alebo pobrežných terminálov v jurisdikcii ostatných strán Dohovoru a každá pevná a plávajúca plošina zapojená do prieskumu a využívania morského dna, musí byť vybavená *Knihou záznamov o manipulácii s odpadom*. Kniha záznamov o manipulácii s odpadom, či už ako súčasť úradného Lodného denníka alebo inak, musí byť vo forme stanovenej v dodatku tejto Prílohy;

(a) každá operácia vypúšťania alebo ukončené spaľovanie musí byť zaznamenané do Knihy záznamov o manipulácii s odpadom a každý záznam musí byť podpísaný v deň spálenia alebo vypustenia odpadu zodpovednou osobou za danú operáciu. Každá vyplnená strana Knihy záznamov o manipulácii s odpadom musí byť podpísaná veliteľom lode. Zápisy do Knihy záznamov o manipulácii s odpadom musia byť aspoň v angličtine, francúzštine alebo španielčine. Ak sú záznamy vykonané aj v úradnom jazyku štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plaviť, majú v prípade sporu alebo rozporu prednosť tieto záznamy.

(b) záznam pre každé spaľovanie alebo vypúšťanie musí obsahovať dátum a čas, polohu lode, opis odpadu a odhadované množstvo spáleného alebo vyloženého odpadu;

(c) Kniha záznamov o manipulácii s odpadom sa uchováva na palube lode a na takom mieste aby bola v primeranom čase k dispozícii na nahliadnutie. Tento dokument je potrebné uschovať po dobu dvoch rokov po vykonaní posledného záznamu;

(d) v prípade vyloženia, úniku alebo náhodnej straty uvedenej v nariadení 6 tejto Prílohy sa musí do Knihy záznamov o manipulácii s odpadom urobiť záznam o okolnostiach a dôvodoch tejto straty.

4 Správny orgán štátu môže upustiť od požiadaviek na Knihu záznamov o manipulácii s odpadom pre:

(a) akúkoľvek loď, ktorá vykonáva plavbu v trvaní 1 alebo menej hod a ktorá je certifikovaná na prepravu 15 alebo viac osôb

(b) pevné alebo plávajúce plošiny, keď sa zaoberajú prieskumom a využívaním morského dna.

5 Príslušný orgán vlády zmluvnej strany Dohovoru je na palube každej lode, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie oprávnený nahliadnuť do Knihy záznamov o manipulácii s odpadom, keď je loď v jej prístavoch

* Pozri "Pokyny pre vypracovanie plánov na manipuláciu s lodným odpadom"; pozri predávanú publikáciu IMO IA656E.

alebo v príbrežných termináloch a môže urobiť kópiu každého záznamu v tejto knihe a môže vyžadovať od veliteľa lode aby potvrdil, že kópia je vernou kópiou takéhoto záznamu. Akákoľvek takto vyhotovená kópia, ktorá bola veliteľom lode potvrdená ako verná kópia záznamu v Knihe záznamov o manipulácii s odpadom, bude prípustná v akomkoľvek súdnom konaní ako dôkaz skutočností uvedených v danom zázname. Kontrola Knihy záznamov o manipulácii s odpadom a vyhotovenie overenej kópie príslušným orgánom podľa tohto odseku, musí byť vykonané čo najrýchlejšie bez toho aby došlo k zbytočnému zdržaniu lode.

6 V prípade lodí postavených pred 1. júlom 1997 sa toto nariadenie uplatňuje od 1. júla 1998.

Dodatok k Prílohe V

Dodatok

Formulár Knihy záznamov o manipulácii s odpadom

KNIHA ZÁZNAMOV O MANIPULÁCIÍ S ODPADOM

Meno lode
Volací znak
Identifikačné číslo IMO
Doba trvania od: do:.....

1 Úvod

V súlade s nariadením 9 Prílohy V Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, zmenenému a doplnenému Protokolom z roku 1978 (MARPOL), musí byť vykonaný záznam o každej vykládke alebo úplnom dokončení spaľovania odpadu. Patrí sem likvidácia odpadov vyložením do mora, odovzdanie do prístavných zberných zariadení alebo vykládka na iné lode.

2 Odpadky a nakladanie s odpadom

Odpad znamená všetky druhy odpadu z potravín, domáceho a prevádzkového odpadu (okrem čerstvých rýb a ich častí), vyprodukovaný počas bežnej prevádzky lode, ktorý sa musí likvidovať priebežne alebo pravidelne, s výnimkou tých látok, ktoré sú definované alebo uvedené v iných prílohách k Dohovoru MARPOL (ako sú ropné látky, splašky z lode alebo škodlivé kvapalné látky);

Usmernenia pre vykonávanie Prílohy V Dohovoru MARPOL, sa použijú pre relevantné informácie.

3 Popis lodného odpadu

Na účely tejto Knihy záznamov je nutné zoskupiť lodný odpad do kategórií nasledovne:

- 1 Plasty;
- 2 Plávajúce rezivo na obkladanie lodného nákladu, lodné obloženie a obalové materiály;
- 3 Rozdrvené odpady vrátane odpadkov z papiera, handier, skla, kovu, fliaš, kameninového riadu a podobne;
- 4 Zvyšky nákladu, výrobky z papiera, handry, sklo, kov, fľaše, riad atď.
- 5 Potravinový odpad;
- 6 Popol z lodných spaľovní

4 Zápisy v Knihe záznamov o manipulácii s odpadom

4.1 Zápisy v Knihe záznamov o manipulácii s odpadom musia byť urobené v nasledovných prípadoch:

- (a) Pokiaľ je odpad vyložený do mora:
 - (i) Dátum a čas vykládky odpadkov z lode do mora.
 - (ii) Poloha lode (zemepisná šírka a dĺžka). Poznámka: v prípade vyloženia zvyškov z nákladu do mora, vyžaduje sa zaznamenanie polohy lode na začiatku a v momente ukončenia tejto operácie.
 - (iii) Kategória vyloženého lodného odpadu.
 - (iv) Odhadované množstvo vyložených lodných odpadkov každej kategórie v kubických metroch.
 - (v) Podpis lodného dôstojníka zodpovedného za danú operáciu.
- (b) Pokiaľ je odpad vyložený do prístavného zberného zariadenia alebo preložený na inú loď:
 - (i) Dátum a čas, kedy je lodný odpad vyložený do prístavného zberného zariadenia alebo preložený na inú loď.

- (ii) Prístav, zberné zariadenie a meno lode.
- (iii) Kategória vyloženého lodného odpadu.
- (iv) Odhadované množstvo vyložených lodných odpadkov každej kategórie v kubických metroch.
- (v) Podpis lodného dôstojníka zodpovedného za danú operáciu.
- (c) Pokiaľ je lodný odpad úplne spálený v lodnej spaľovni:
 - (i) Dátum a čas začiatku a konca procesu spaľovania lodného odpadu v lodnej spaľovni.
 - (ii) Poloha lode (zemepisná šírka a dĺžka).
 - (iii) Odhadované spálené množstvo lodných odpadkov v kubických metroch.
 - (iv) Podpis lodného dôstojníka zodpovedného za danú operáciu.
- (d) Náhodné alebo iné výnimočné vyloženie odpadkov
 - (i) Čas, kedy sa to udialo
 - (ii) Prístav alebo poloha lodi v čase, kedy sa to udialo/výskyt mimoriadnych udalostí
 - (iii) Odhadované množstvo vyložených lodných odpadkov každej kategórie
 - (iv) Okolnosti naloženia s lodným odpadom, jeho únikom alebo stratou, ich dôvod a všeobecné poznámky.

4.2 Potvrdenie alebo osvedčenie

Veliteľ lode by si mal od prevádzkovateľa prístavných zberných zariadení alebo od kapitána lode prijímajúcej odpady obstaráť potvrdenie alebo osvedčenie o odhadovanom množstve odovzdaného odpadu. Takéto potvrdenia alebo osvedčenia sa musia uchovávať na palube lode spolu s Knihou záznamov o manipulácii s odpadkami po dobu dvoch rokov.

4.3 Množstvo odpadkov

Množstvo odpadu na palube musí byť odhadnuté v kubických metroch, pokiaľ je to možné, osobitne podľa kategórie. Kniha záznamov o manipulácii s odpadkami obsahuje veľa odkazov na odhadované množstvo odpadu. Je známe, že presnosť odhadu množstva odpadu je ponechaná na konkrétny výklad. Takisto, odhady objemu sa budú líšiť pred a po spracovaní. Niektoré postupy spracovania nemusia umožňovať použiteľný odhad objemu, napríklad v prípade nepretržitého spracovania potravinového odpadu. Takéto faktory by sa mali brať do úvahy pri uskutočňovaní a interpretácii záznamov vykonaných v Knihe záznamov o manipulácii s odpadkami.

ZÁZNAM O VYLOŽENÍ ODPADOV Z LODE

Meno lode Volací znak IMO číslo

Kategorizácia lodného odpadu:

- 1 Plasty;
- 2 Plávajúce rezivo na obkladanie lodného nákladu, lodné obloženie a obalové materiály;
- 3 Rozdrvené odpadky vrátane výrobkov z papiera, handier, skla, kovu, fliaš, kameninového riadu a podobne;
- 4 Zvyšky nákladu, papierové výrobky, handry, sklo, kov, fľaše, riad atď.
- 5 Potravinový odpad;
- 6 Popol z lodných spaľovní zo spaľovania plastových výrobkov, ktoré môžu obsahovať zvyšky toxických látok alebo zvyšky ťažkých kovov.

Poznámka: Vyloženie akéhokoľvek odpadu okrem potravinového odpadu sa zakazuje v osobitných oblastiach. Kategorizovať sa musí len odpad zneškodnený vyložením do mora. Iný odpad ako je Kategórie 1 vyložený do prístavného zberného zariadenia sa môže vykazovať len v celkovom odhadovanom množstve. Vyloženie zvyškov z nákladu do mora vyžaduje zaznamenanie polohy lode na začiatku a v momente ukončenia tejto operácie.

Dátum/ čas	Poloha lode	Odhadované množstvo vyložené do mora (m ³)					Odhadované množstvo vyložené do prístavného zberného zariadenia alebo preložené na inú loď (m ³)		Odhadované množstvo spálené v lodnej spaľovni (m ³)	Osvedčenie/ Podpis
		Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 1	a iné		

Podpis veliteľa lode Dátum

Príloha VI Dohovoru MARPOL

Nariadenia na zabránenie znečisťovaniu ovzdušia z lodí

Kapitola 1 – Všeobecné ustanovenia

Nariadenie 1*Uplatnenie*

Ustanovenia tejto prílohy sa vzťahujú na všetky lode ak nie je výslovne ustanovené inak v nariadeniach 3, 5, 6, 13, 15, 16 a 18 tejto Prílohy.

Nariadenie 2*Vymedzenie pojmov*

Na účely tejto prílohy:

- 1 *Príloha* znamená Prílohu VI Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973 (MARPOL), upravený Protokolom z roku 1978, ktorý sa naň vzťahuje a zmenený a doplnený Protokolom z roku 1997 v znení zmien a doplnení prijatých Organizáciou, za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia sa prijímajú a nadobúdajú účinnosť v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru.
- 2 *Podobná fáza stavby* je fáza, v ktorej:
 - .1 sa začína stavba identifikovateľná s konkrétnou loďou a
 - .2 sa začala montáž tejto lode, zahŕňajúca aspoň 50 ton alebo jedno percento z odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov podľa toho, ktorá hodnota je menšia.
- 3 *Výročný dátum* znamená deň a mesiac každého roka zodpovedajúci dňu skončenia platnosti Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ovzdušia.
- 4 *Pomocné ovládacie zariadenie* znamená systém, funkciu alebo riadiacu stratégiu, ktorá je nainštalovaná na jednotke lodného dieselového motora za účelom ochrany motora a/alebo jeho pomocného zariadenia pred prevádzkovými podmienkami, ktoré by mohli viesť k poškodeniu alebo k poruche motora alebo sa používa na uľahčenie naštartovania motora. Pomocným riadiacim zariadením môže byť aj stratégia alebo opatrenie u ktorého sa uspokojivo preukázalo, že sa nejedná o blokovacie zariadenie.
- 5 *Nepretržitý prísun* znamená proces, pri ktorom sa odpad privádza do spaľovacej komory bez ľudskej pomoci, zatiaľ čo spaľovňa je v normálnom prevádzkovom stave s prevádzkovou teplotou spaľovacej komory 850°C až 1200°C.
- 6 *Blokovacie zariadenie*, znamená ľubovoľný prvok konštrukcie, ktorý merajú alebo snímajú prevádzkové parametre alebo na ne reaguje (napr. otáčky motora, teplotu, tlak nasávaného vzduchu alebo akýkoľvek iný parameter) a to za účelom aktivácie, modulácie, spomalenia alebo deaktivácie činnosti akéhokoľvek komponentu alebo funkcie systému regulácie emisií tak, aby sa činnosť systému regulácie emisií znížila za podmienok, ktoré sa vyskytli počas normálnej prevádzky, pokiaľ použitie takého zariadenia nie je podstatne zahrnuté do aplikovanej certifikácie emisií skúšobných postupov.
- 7 *Emisia* znamená akékoľvek uvoľňovanie látok, ktoré podliehajú kontrole podľa tejto prílohy, z lodí do atmosféry alebo mora.
- 8 *Oblasť regulácie emisií* znamená oblasť, v ktorej sa vyžaduje prijatie osobitných povinných opatrení pre emisie z lodí na prevenciu, zníženie a kontrolu znečisťovania ovzdušia z NO_x alebo SO_x a tuhých častíc alebo všetkých troch typov emisií a s tým súvisiace nepriaznivé vplyvy na ľudské zdravie a životné prostredie. Oblasti regulácie emisií zahŕňajú oblasti uvedené v nariadeniach 13 a 14 tejto Prílohy alebo označené podľa nariadení 13 a 14 tejto Prílohy.
- 9 *Pohonná ropná látka* znamená akékoľvek palivo dodané a určené pre spaľovacie motory na pohon

lode alebo prevádzku zariadení na palube lode, vrátane destilovaných a zvyškových palív.

10 *Hrubá priestornosť lode* znamená hrubú priestornosť vypočítanú v súlade s predpismi o vymeriavaní obsiahnutými v prílohe I Medzinárodného dohovoru o vymeriavaní lodí z roku 1969 alebo akéhokoľvek nástupníckeho dohovoru.

11 *Inštalácie* vo vzťahu k nariadeniu 12 tejto Prílohy, znamenajú inštaláciu systémov, zariadení vrátane prenosných hasiacich jednotiek, izolácie alebo iného materiálu na lodi ale nezahŕňajú opravy alebo dopĺňovanie predtým nainštalovaných systémov, vybavenia, izolácie alebo iného materiálu alebo dopĺňanie prenosných hasiacich jednotiek.

12 *Nainštalovaný* znamená lodný dieselový motor, ktorý je alebo má byť nainštalovaný na loď, vrátane prenosného pomocného lodného dieselového motora, iba ak jeho palivový, chladiaci alebo výfukový systém je neoddeliteľnou súčasťou lode. Palivový systém sa považuje za neoddeliteľnú súčasť lode len vtedy ak je trvalo pripevnený na loď. Táto definícia zahŕňa lodný naftový motor, ktorý sa používa na doplnenie alebo rozšírenie inštalovanej výkonovej kapacity lode a ktorý je určený za neoddeliteľnú súčasť lode.

13 *Stratégia iracionálnej regulácie emisií*, znamená akákoľvek stratégia alebo opatrenie, ktoré za bežných podmienok prevádzky lode znižuje účinnosť systému regulácie emisií pod úroveň, predpokladanú pri používaných postupoch emisných skúšok.

14 *Lodný dieselový motor* znamená akýkoľvek vratný spaľovací motor pracujúci na kvapalné alebo duálne palivo, na ktorý sa vzťahuje nariadenie 13 tejto Prílohy, vrátane posilňovacích/zmiešavacích systémov ak sú uplatnené.

15 *Technický kódex NO_x* znamená Technický kódex o regulácii emisií oxidov dusíka z lodných dieselových motorov prijatý rezolúciou 2 konferencie MARPOL z roku 1997, v znení zmien a doplnení, za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia sa prijímú a uvedú do platnosti v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto Dohovoru.

16 *Látky poškodzujúce ozónovú vrstvu*, znamenajú regulované látky definované v odseku 4 článku 1 Montrealského protokolu o látkach, ktoré poškodzujú ozónovú vrstvu z roku 1987, ktoré sú vymedzené v Prílohách A, B, C alebo E k uvedenému Protokolu platnému v čase uplatňovania alebo výkladu tejto Prílohy. „Látky poškodzujúce ozónovú vrstvu“, ktoré možno nájsť na palube lodí, zahŕňajú okrem iného:

Halón 1211 Bromochlorodifluorometán

Halón 1301 Bromotrifluoromethane

Halón 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetán (známy aj ako halón 114B2)

CFC-11 Trichlorofluorometán

CFC-12 Dichlorodifluorometán

CFC-113 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroetán

CFC-114 1,2-dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetán

CFC-115 Chloropentafluoroetán

17 *Spaľovanie na palube* znamená spaľovanie komunálnych odpadov alebo iných látok na lodi ak takéto odpady alebo iné látky vznikli počas bežnej prevádzky tejto lode.

18 *Lodná spaľovňa* znamená lodné zariadenie určené primárne na spaľovania lodných odpadov.

19 *Postavené lode* znamená lode, ktorých kýly sú položené alebo sú v podobnom štádiu stavby.

20 *Ropné zvyšky (kaly)* znamená kal z paliva, ktoré vznikajú pri čistení paliva alebo maziva pre hlavné alebo pomocné strojné zariadenia, odseparovaný ropný odpad zo zariadenia na filtrovanie palív z ropných látok a odlučovačov stokovej vody, odpadové ropné látky zachytávané v odkvapkávacej tácke.

21 *Tanker* pokiaľ sa týka nariadenia 15 tejto Prílohy znamená ropný tanker vymedzený v nariadení 1 Prílohy I tohto Dohovoru alebo chemický tanker vymedzený v nariadení 1 Prílohy II tohto Dohovoru.

Nariadenie 3*Výnimky a oslobodenia*

1. Nariadenia tejto prílohy nebudú platiť pre:

- .1 emisiu, ktorá je potrebná pre zaistenie bezpečnosti lode alebo záchranu života na mori; alebo
- .2 emisiu, ktorá je výsledkom poškodenia lode alebo jej zariadenia:
 - .2.1 pod podmienkou, že boli prijaté všetky primerané opatrenia po vzniku škody alebo zistení emisie s cieľom zabránenia emisii alebo za účelom jej minimalizácie;
 - .2.2 s výnimkou prípadu, keď majiteľ alebo veliteľ lode konal s úmyslom spôsobiť škodu alebo ľahkomyseľne a s vedomím, že pravdepodobne spôsobí škodu.

Skúšky na výskum technológií znižovania a kontroly emisií lodí

2. Správny orgán zmluvnej strany môže v prípade potreby v spolupráci s inými správnymi orgánmi vydať výnimku z osobitných ustanovení tejto Prílohy pre loď na vykonávanie skúšok na vývoj technológií znižovania a regulácie emisií lodí a programov projektovania motorov. Takáto výnimka sa poskytne len vtedy ak by použitie osobitných ustanovení Prílohy alebo revidovaného „Technického kódexu NO_x na rok 2008“ mohlo brániť výskumu vývoja takýchto technológií alebo programov. Povoľenie na takúto výnimku sa poskytne len minimálnemu počtu potrebných lodí a musia podliehať aj týmto ustanoveniam:

- .1 v prípade lodných dieselových motorov s objemom valca do 30 ℓ, nesmie trvanie skúšky na mori presiahnuť 18 mesiacov. Ak sa vyžaduje dodatočný čas, povoľujúci správny úrad alebo správne úrady môžu povoliť obnovenie skúšky na jedno ďalšie 18-mesačné obdobie; alebo
- .2 v prípade lodných dieselových motorov s objemom valca 30 ℓ alebo viac ako 30 ℓ, nesmie trvanie skúšky na lodi presiahnuť päť rokov a vyžaduje si preskúmanie pokroku povoľujúcim správnym orgánom alebo správnymi orgánmi pri každej priebežnej prehliadke. Povoľenie sa môže odobrať na základe tohto preskúmania ak sa pri testovaní nedodržovali podmienky povolenia alebo ak sa zistilo, že nie je pravdepodobné, že technológia alebo program prinesie účinné výsledky v znižovaní a kontrole emisií z lodí. Ak kontrolujúci správny orgán alebo povoľujúci správny orgán zistí, že na vykonanie testu konkrétnej technológie alebo programu je potrebný dodatočný čas, povolenie sa môže obnoviť na ďalšie časové obdobie, ktoré nepresiahne päť rokov.

Emisie z činnosti súvisiace s prieskumom a ťažbou nerastov z morského dna

3.1 Emisie priamo Pochádzajúce z prieskumu, ťažby a súvisiaceho spracovania nerastných surovín na morskom dne v pobrežných vodách sú v súlade s článkom 2 ods. 3 písm. b) bodom ii) tohto Dohovoru vyňaté z ustanovení tejto Prílohy. Takéto emisie zahŕňajú nasledovné položky:

- .1 emisie vznikajúce pri spaľovaní látok, ktoré sú výlučne a priamo výsledkom prieskumu, využívania a súvisiaceho príbrežného spracovania nerastných surovín z morského dna a to vrátane ale nie výlučne aj spaľovania uhľovodíkov a spaľovania odrezkov a kalov a/alebo stimulačných kvapalín počas dokončovania a testovania vrtov a spaľovanie plynov vyplývajúcich z havarijných podmienok;
- .2 uvoľňovanie plynov a prchavých zlúčenín zachytených vo vrtných kvapalinách a odrezkoch;
- .3 emisie spojené výlučne a priamo s úpravou, manipuláciou alebo skladovaním minerálov z morského dna;
- .4 emisie z lodných dieselových motorov, ktoré sú určené výlučne na prieskum, využívanie a príbrežné spracovanie nerastných surovín z morského dna.

3.2 Požiadavky nariadenia 18 tejto Prílohy sa nevzťahujú na používanie uhľovodíkov, ktoré sa vyrábajú a následne používajú na mieste ako palivo ak je to schválené správnym orgánom štátu.

Nariadenie 4*Rovnocenné opatrenia**

1 Správny orgán zmluvnej strany môže povoliť aby bol akýkoľvek doplnok, materiál, zariadenie alebo prístroj namontovaný na lodi alebo aby boli použité iné postupy alternatívne lodné palivo alebo metódy zhody použité ako rovnocenné k tým, ktoré vyžaduje táto Príloha ak sú tieto doplnky, materiál, zariadenia alebo prístroje použité tak, alebo prístroj alebo iné postupy alternatívne palivá alebo metódy dodržiavania súladu sú minimálne také účinné, pokiaľ ide o znižovanie emisií ako sa vyžaduje v tejto Prílohe, vrátane ktorejkoľvek z noriem stanovených v nariadeniach 13 a 14.

2 Správny orgán zmluvnej strany, ktorá povoľuje vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroje, alebo iné postupy alternatívne palivá alebo metódy zhody použité ako rovnocenné k metódam požadovanými v tejto Prílohe, oznámi Organizácii podrobnosti o tomto vybavení na účely ich poskytnutia zmluvným stranám tohto Dohovoru, ich informovania a prijatia vhodných opatrení ak sú potrebné.

3 Správny orgán zmluvnej strany by mal brať do úvahy všetky príslušné usmernenia vypracované Organizáciou týkajúce sa rovnocenných opatrení ustanovených v tomto nariadení.

4 Správny orgán zmluvnej strany, ktorá umožňuje použitie rovnocenného opatrenia vymedzeného v odseku 1 tohto nariadenia, sa snaží nenarúšať alebo nepoškodzovať jej životné prostredie, ľudské zdravie, majetok alebo zdroje alebo životné prostredie iných štátov.

* Pozri usmernenia z roku 2009 pre systémy čistenia výfukových plynov prijaté rezolúciou MEPC.184(59).

KAPITOLA II – Lodné prehliadky, vydávanie osvedčení a prostriedky kontroly

Nariadenie 5*Prehliadky a kontroly lode*

1. Všetky lode s hrubou priestornosťou 400 a viac RT a všetky pevné alebo plávajúce vrtné súpravy a iné plošiny musia na zabezpečenie v súlade s požiadavkami kapitoly 3 tejto Prílohy podliehať nižšie uvedeným prehliadkam:
 - .1 Počiatočnej prehliadke pred uvedením lode do prevádzky alebo pred prvým vydaním osvedčenia vyžadovaného podľa nariadenia 6 tejto Prílohy. Táto prehliadka musí zabezpečiť aby jej konštrukcia, vybavenie, systémy, príslušenstvo, zariadenia a materiál boli v úplnom súlade s uplatniteľnými požiadavkami kapitoly 3 tejto Prílohy.
 - .2 Obnovujúcej prehliadke vykonávanej v intervaloch stanovených správnym orgánom, ktoré však nesmú presiahnuť päť rokov, okrem prípadov, keď sa uplatňuje nariadenie 9.2, 9.5, 9.6 alebo 9.7 tejto Prílohy. Obnovujúca prehliadka musí byť taká, aby sa zabezpečilo, že konštrukcia, vybavenie, systémy, príslušenstvo, zariadenia a materiál sú plne v súlade s uplatniteľnými požiadavkami tejto Prílohy.
 - .3 Priebežnej prehliadke do 3 mesiacov pred alebo po dátume druhého výročia alebo do 3 mesiacov pred alebo po dátume tretieho výročia osvedčenia, ktoré sa má nahradiť jednou každoročnou prehliadkou, uvedenej v bode 1.4 tohto nariadenia.
 - .4 Každoročnej prehliadke do troch mesiacov pred každým výročným dátumom vydania osvedčenia alebo po ňom vrátane všeobecnej kontroly konštrukcie, vybavenia, systémov, príslušenstva, usporiadania a materiálu uvedeného v bode 1.1 tohto nariadenia aby sa zabezpečilo, že boli zachované v súlade s odsekom 4 tohto nariadenia a že zostávajú uspokojivé pre činnosti, pre ktoré je loď určená. Takéto každoročné prehliadky musia byť potvrdené na „Osvedčení“ vydanom podľa nariadenia 6 alebo 7 tejto Prílohy.
 - .5 Dodatočná prehliadka, celková alebo čiastočná, podľa okolností vykonaná vždy keď sa vykonajú akékoľvek dôležité opravy alebo obnovenia ako je predpísané v odseku 5 tohto Predpisu alebo po oprave vyplývajúcej z vyšetrovaní predpísaných v odseku 6 tohto Predpisu. Takáto prehliadka musí byť taká, aby zabezpečila, že potrebné opravy alebo renovácie boli urobené efektívne, že materiál a spracovanie takýchto opráv alebo renovácie je vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď vo všetkých ohľadoch spĺňa požiadavky Kapitoly 3 tejto Prílohy.
2. V prípade lodí s hrubou priestornosťou menšou ako 400 RT môže správny orgán určiť vhodné opatrenia aby zabezpečil súlad s príslušnými ustanoveniami tejto Prílohy.
3. Prehliadky lodí, pokiaľ ide o presadzovanie ustanovení tejto Prílohy, musia byť vykonávané pracovníkmi správneho orgánu.
 - .1 Správny orgán však môže poveriť vykonaním kontroly inšpektorov určených na tento účel alebo ňou uznané organizácie. Tieto organizácie musia dodržiavať smernice schválené Organizáciou;*
 - .2 Inšpekcia lodných motorov a zariadení za účelom overenia súladu s nariadením 13 tejto Prílohy musí byť vykonaná v súlade s revidovaným technickým kódexom NO_x z roku 2008.
 - .3 Keď určený inšpektor alebo uznaná organizácia rozhodne, že stav lode alebo jej vybavenie zásadne nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení, takýto inšpektor alebo organizácia bezodkladne zabezpečí prijatie nápravných opatrení a včas o tom informuje správny orgán

* Pozri „Pokyny pre autorizáciu organizácií jednajúcich menom správneho orgánu“ prijaté uznesením Organizácie A.739(18) v znení uznesení MSC.208(81) a tiež „Špecifikácia inšpekcií a funkcie certifikačného procesu u uznaných Organizácií jednajúcich menom správneho orgánu“ prijatých uznesením Organizácie A.789(19) v znení neskorších predpisov prijatých Organizáciou. Viď tiež „Pokyny pre inšpekcie podľa Harmonizovaného systému inšpekcií a vydávania osvedčení pre upravenú Prílohu VI k Dohovoru MARPOL“ (rezolúcia MEPC.180(59)).

štátu. Pokiaľ nie sú prijaté takéto nápravné opatrenia, musí byť lodi odobrané lodné osvedčenie a musí byť o tom okamžite informovaný správny orgán. Pokiaľ je loď v prístave inej zmluvnej strany, musia byť príslušné orgány daného prístavného štátu tiež okamžite informované. Ak úradník správneho orgánu, menovaný inšpektor alebo uznaná organizácia oznámia danú skutočnosť príslušným orgánom prístavného štátu, vláda príslušného prístavného štátu poskytne takémuto dôstojníkovi, inšpektorovi alebo organizácii akúkoľvek potrebnú pomoc na vykonávanie ich povinností podľa tohto nariadenia; a

- .4 V každom prípade musí príslušný správny orgán štátu plne ručiť za úplnosť a efektívnosť prehliadky a musia zabezpečiť všetky potrebné náležitosti na splnenie tejto požiadavky.

4 Technický stav lode a jej vybavenie musí byť udržiavaný v súlade s ustanoveniami tohto Dohovoru a bez výslovného súhlasu správneho orgánu sa nesmie vykonať žiadna zmena v konštrukcii, lodného zariadenia a vybavenia, lodných systémov, lodného potrubného systému, výstroja, lodných mechanizmov a materiálov, ktorých sa prehliadka týkala, s výnimkou priamej výmeny takéhoto zariadenia a príslušenstva, ktoré sú v súlade s ustanoveniami tejto Prílohy.

5 Vždy, keď sa stane na lodi nehoda alebo sa zistí chyba, ktorá podstatne ovplyvňuje integritu lode alebo efektívnosť alebo úplnosť jej vybavenia, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, veliteľ alebo vlastník lode upovedomí pri najbližšej príležitosti správu, uznanú organizáciu alebo určeného inšpektora zodpovedného za vydanie príslušného osvedčenia.

Nariadenie 6

Vystavenie alebo potvrdenie osvedčenia

1 Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia bude vydané po skončení inšpekcie v súlade s ustanoveniami nariadenia 5 tejto Prílohy:

- .1 všetkým lodiam s hrubou priestornosťou 400 RT alebo vyššou, ktoré sa plavia do prístavov alebo pobrežných terminálov spadajúcich pod jurisdikciu iných zmluvných strán;
- .2 plošinám a vrtným súpravám, ktoré sa plavia do vôd spadajúcich pod suverenitu alebo jurisdikciu iných zmluvných strán.

2 Lodiam postaveným pred dňom nadobudnutia platnosti tejto Prílohy, bude vydané Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia v súlade s odsekom 1 tohto nariadenia najneskôr pri prvom plánovanom umiestnení do suchého doku po nadobudnutí platnosti Prílohy VI, no v žiadnom prípade nie neskôr ako 3 roky po tomto dátume.

3 Takéto osvedčenie musí byť vydané alebo náležite potvrdené buď správnym orgánom štátu alebo akoukoľvek osobou alebo organizáciou* na tento úkon správnym orgánom náležite poverenou. V každom prípade správny orgán štátu za osvedčenia preberá plnú zodpovednosť.

Nariadenie 7

Vystavenie alebo potvrdenie osvedčenia inou vládou.

1. Vláda zmluvnej strany tohto Dohovoru je oprávnená nechať na žiadosť správneho orgánu loď prekontrolovať. A pokiaľ sa po takejto prehliadke uistí, že ustanovenia tejto Prílohy sú dodržané, vydá alebo povolí vydanie Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ovzdušia a v prípade potreby potvrdí alebo povolí schválenie uvedeného Osvedčenia na lodi v súlade s touto Prílohou.

2. Kópia tohto osvedčenia a kópia správneho orgánu o prehliadke musia byť čo najskôr zaslané žiadajúcej o prehliadku Správe.

* Pozri "Pokyny pre autorizáciu/povolenie organizácií konajúcich v mene správneho orgánu", prijaté Organizáciou rezolúciou A.739(18), v znení rezolúcie MSC.208 (81) a tiež „Špecifikáciou inšpekcií a certifikačných funkcií uznaných organizácií konajúcich v mene Správneho orgánu“, ktorá bola prijatá Organizáciou rezolúciou A.789(19), v znení neskorších nariadení prijatých Organizáciou.

3. Takto vydané osvedčenie musí obsahovať vyhlásenie, že bolo vydané na žiadosť správneho orgánu a má rovnakú účinnosť a dostáva sa mu rovnaké uznanie ako osvedčeniu vydanému podľa nariadenia 6 tejto Prílohy.

4. Žiadne Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia alebo medzinárodné osvedčenie o energetickej účinnosti sa nevydajú lodi, ktorá je oprávnená plávať pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou.

Nariadenie 8

Forma osvedčenia

Medzinárodné osvedčenie o zabránení znečisťovania ovzdušia musí byť vyhotovené vo forme zodpovedajúcej vzoru uvedenému v Dodatku II tejto Prílohy a musí byť vyhotovené minimálne v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku. Ak sa použije aj úradný jazyk vydávajúcej krajiny, bude mať tento v prípade sporu alebo rozporu prednosť.

Nariadenie 9

*Trvanie a platnosť osvedčenia**

1. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia bude vydané na obdobie určené úradom, ktoré nesmie presiahnuť päť rokov odo vydania.

2. Bez ohľadu na požiadavky odseku 1 tohto nariadenia:

2.1 ak je obnovovacia prehliadka dokončená do troch mesiacov pred dátumom skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, nové osvedčenie je platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov odo skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.

2.2 ak je obnovovacia prehliadka dokončená po dátume skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, nové osvedčenie je platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov odo skončenia platnosti existujúceho osvedčenia.

2.3 ak je obnovovacia prehliadka dokončená viac ako tri mesiace pred dátumom skončenia platnosti existujúceho osvedčenia, nové osvedčenie je platné odo ukončenia obnovovacej prehliadky do dátumu nepresahujúceho päť rokov odo skončenia obnovovacej prehliadky.

3. Ak je osvedčenie vydané na obdobie kratšie ako päť rokov, správny orgán môže predĺžiť platnosť osvedčenia po uplynutí doby platnosti na maximálnu dobu uvedenú v odseku 1 tohto nariadenia a to za predpokladu, že sú riadne platné a robia požadované prehliadky uvedené podľa vhodnosti v nariadeniach 5.1.3 a 5.1.4 tejto Prílohy, keď sa osvedčenie vystavuje na dobu päť rokov.

4. Pokiaľ bola dokončená obnovovacia prehliadka a nové osvedčenie nemôže byť vydané alebo umiestnené na palube lode pred uplynutím platnosti existujúceho osvedčenia, môže osoba alebo správnym orgánom poverená organizácia potvrdiť existujúce osvedčenie, ktoré sa potom akceptuje ako platné na ďalšie obdobie, nepresahujúce päť mesiacov od dátumu uplynutia platnosti.

5. Pokiaľ sa loď v čase uplynutia platnosti Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ovzdušia nenachádza v prístave, v ktorom má byť podrobená prehliadke, správny orgán môže predĺžiť platnosť osvedčenia najviac o obdobie 5 mesiacov. Toto predĺženie bude povolené len na účely umožnenia lodi dokončiť svoju plavbu do prístavu, v ktorom má byť podrobená prehliadke a potom len v prípadoch, keď sa to zdá byť vhodné a odôvodnené. Žiadne osvedčenie sa nesmie predĺžiť na dobu dlhšiu ako tri mesiace a loď, pre ktorú sa predĺženie udeľuje nebude oprávnená, pri svojom prízjazde prístavu, v ktorom má byť podrobená prehliadke, na základe tohto predĺženia opustiť prístav bez nutnosti získania nového osvedčenia. Po dokončení obnovovacej prehliadky, bude nové osvedčenie platné k dátumu

* Pozri usmernenie o načasovaní nahradenia existujúcich osvedčení vydaných po nadobudnutí účinnosti zmien a doplnení osvedčení v nástrojoch IMO (MSC-MEPC.5/Circ.6)

nepresahujúcemu päť rokov od dátumu skončenia platnosti stávajúceho osvedčenia pred udelením predĺženia.

6. Osvedčenie vydané lodi, ktoré vykonávajú kratšie plavby a ktoré nebolo predĺžené podľa predchádzajúcich ustanovení tohto nariadenia, môže byť predĺžené správnym orgánom o obdobie odkladu až do jedného mesiaca od dátumu skončenia platnosti, ktorý je na ňom uvedený. Po ukončení obnovovacej prehliadky, nové osvedčenie bude platné k dátumu, ktorý nepresahuje päť rokov odo uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia pred tým ako bolo predĺženie udelené.

7. Za špeciálnych okolností ako je to stanovené správnym orgánom štátu, nové osvedčenie nemusí byť datované odo uplynutia platnosti existujúceho osvedčenia ako sa vyžaduje v odsekoch 2.2, 5 alebo 6 tohto nariadenia. Za týchto okolností, bude nové osvedčenie platné k dátumu nepresahujúcemu päť rokov od dátumu ukončenia obnovovacej prehliadky.

8. Pokiaľ je výročná alebo priebežná prehliadka dokončená pred ukončením doby stanovenej v nariadení 5 tejto Prílohy, potom:

1. výročný dátum uvedený na Osvedčení sa potvrdením mení na dátum, ktorý nesmie ale byť starší ako tri mesiace po dátume, kedy bola prehliadka dokončená;
2. potom aj výročná alebo priebežná prehliadka, požadovaná v nariadení 5 tejto Prílohy musí byť dokončená v intervaloch predpísaných týmto nariadením pomocou nového výročného dátumu; a
3. dátum vypršania platnosti môže zostať bez zmeny za predpokladu, že je jedna alebo viac výročných alebo priebežných prehliadok, podľa potreby, musí byť vykonaná tak, aby neboli prekročené maximálne intervaly medzi prehliadkami stanovenými nariadením 5 tejto Prílohy.

9. Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia vystavené na základe nariadenia 6 alebo 7 tejto Prílohy, stratí platnosť v niektorom z nasledovných prípadov:

1. ak predpísané prehliadky a kontroly nebudú vykonané v lehotách určených v nariadení 5.1 tejto Prílohy;
2. ak nebude Osvedčenie potvrdené v súlade s nariadením 5.1.3 alebo 5.1.4 tejto Prílohy alebo
3. pri prevode lode pod vlajku iného štátu. Nové osvedčenie bude vydané, len ak vláda vydávajúca nové osvedčenie sa úplne presvedčí, že loď je v úplnom súlade s požiadavkami nariadenia 5 tejto Prílohy. V prípade prevodu medzi zmluvnými stranami, vláda zmluvnej strany, pod ktorej vlajkou loď bola predtým oprávnená plávať, musí poslať čo najskôr správnomu orgánu druhej zmluvnej strany ak o to požiada do troch mesiacov po uskutočnení prevodu, kópiu Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia, ktoré vlastnila loď pred prevodom a kópie príslušných správ o prehliadkach ak existujú.

Nariadenie 10

Kontrola prístavným štátom na základe prevádzkových požiadaviek

1 Loď ak sa nachádza v prístave alebo na pobrežnom termináli inej zmluvnej strany, podlieha kontrole zo strany pracovníkov riadne schválených danou zmluvnou stranou, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek podľa tejto Prílohy ak existuje dôvodné podozrenie, že veliteľ lode alebo posádka nie sú oboznámení so základnými postupmi vykonávanými na palube s cieľom zabrániť znečisťovaniu ovzdušia z lodí.

2 Za okolností uvedených v odseku 1 tohto nariadenia musí zmluvná strana prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia, že loď neodpláva, kým sa situácia nedostane do súladu s požiadavkami tejto Prílohy.

3 Na toto nariadenie sa vzťahujú postupy týkajúce sa kontrol zo strany prístavného štátu stanovené v článku 5 tohto Dohovoru.

4 Nič v tomto nariadení sa nesmie považovať za obmedzenie práv a povinností zmluvnej strany, ktorá vykonáva kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami výslovne ustanovenými v tomto Dohovore.

Nariadenie 11*Zistenie porušení a vynucovanie*

1 Zmluvné strany tejto prílohy budú spolupracovať pri zisťovaní porušení a vynucovaní ustanovení tejto Prílohy, pričom použijú všetky vhodné a prakticky uskutočniteľné opatrenia zisťovania a environmentálneho monitorovania, vhodné postupy pre informovanie a zhromažďovanie dôkazov.

2 Loď, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, môže byť v ktoromkoľvek prístave alebo na príbrežnom termináli zmluvnej strany podrobená kontrole pracovníkmi určenými alebo splnomocnenými touto zmluvnou stranou za účelom overenia, či loď vypustila nejaké látky, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, v rozpore s ustanovením tejto Prílohy. Ak kontrola odhalí porušenie tejto Prílohy, správneho úradu musí byť predložená správny orgán za účelom prijatia potrebných opatrení.

3 Ktorákoľvek zmluvná strana musí predložiť správneho orgánu dôkaz ak existuje, že loď vypustila niektoré z látok, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, v rozpore s ustanoveniami tejto Prílohy. Ak je to prakticky uskutočniteľné, príslušný správny orgán zmluvnej strany musí oznámiť veliteľovi lode údajné porušenie.

4 Po prijatí tohto dôkazu musí takto informovaný správny orgán záležitosť prešetriť; môže požiadať druhú zmluvnú stranu aby predložila ďalšie alebo konkrétnejšie dôkazy o údajnom porušení. Ak správny orgán usúdi, že existujú dostatočné dôkazy umožňujúce podanie žaloby pre údajné porušenie, čo najskôr zabezpečí začatie tohto konania v súlade so svojím právom. Správny úrad bude urýchlene informovať zmluvnú stranu, ktorá oznámila údajné porušenie, či dôkazy poskytla ako aj Organizáciu, o prijatých opatreniach.

5 Zmluvná strana môže tiež vykonať prehliadku lode, na ktorú sa vzťahuje táto Príloha, pri vstupe lode do prístavu alebo príbrežného terminálu spadajúceho pod jej jurisdikciu ak od ktorejkoľvek zmluvnej strany dostane žiadosť o vyšetrovanie spolu s dostatočnými dôkazmi, že daná loď vypustila niektoré z látok, na ktoré sa vzťahuje Príloha, na ktoromkoľvek mieste v rozpore s touto Prílohou. Správny orgán o takomto vyšetrovaní bude poslaná zmluvnej strane, ktorá oň požiadala ako aj správneho orgánu aby mohli byť prijaté potrebné opatrenia na základe tohto Dohovoru.

6 Medzinárodné právo týkajúce sa zabránenia, zníženia a kontroly znečisťovania morského prostredia z lodí vrátane zákona týkajúceho sa vynucovania a ochranných opatrení platného v čase uplatňovania alebo výkladu tejto Prílohy platí „po nevyhnutných úpravách“ primerane pre normy a štandardy ustanovené v tejto Prílohe.

Kapitola III – Požiadavky na regulovanie emisií z lodí

Nariadenie 12*Látky poškodzujúce ozón*

1 Toto nariadenie sa nevzťahuje na hermeticky uzavreté zariadenia, v ktorých nie sú žiadne prípojky na doplňovanie chladiva alebo potenciálne odnímateľné komponenty obsahujúce látky poškodzujúce ozónovú vrstvu.

2 V súlade s ustanoveniami nariadenia 3.1 sa zakazuje akákoľvek úmyselná emisia látok poškodzujúcich ozónovú vrstvu. Zámerné emisie zahŕňajú emisie vyskytujúce sa v priebehu údržby, servisu, opravy alebo zneškodnenia systémov alebo zariadení, okrem prípadov, keď úmyselné emisie nezahŕňajú minimálne úniky spojené s opätovným zachytávaním alebo recykláciou látky poškodzujúcej ozónovú vrstvu. Emisie vznikajúce z netesností látky poškodzujúceho ozónovú vrstvu bez ohľadu na to, či sa jedná o netesnosti úmyselné alebo nie, môžu byť regulované zmluvnými stranami.

3.1 Nové zariadenia, ktoré obsahujú látky poškodzujúce ozón, sú zakázané na všetkých lodiach. Výnimkou sú nové zariadenia obsahujúce hydrochlórofluorokarbóny (HCFC):

- .1** na lodiach postavených 19 mája 2005 alebo neskôr; alebo
- .2** v prípade lodí postavených pred 19 májom 2005, ktoré majú zmluvný dátum dodania vybavenia na loď 19 mája 2005 alebo neskôr alebo v prípade, že neexistuje zmluvný dátum dodania, skutočný dátum dodania lodného vybavenia na loď je stanovený na 19 máj 2005 alebo neskôr.

3.2 Zariadenia, ktoré obsahujú hydrochlórofluorokarbóny, sa zakazujú:

- .1** na lodiach postavených 1 januára 2020 alebo neskôr; alebo
- .2** v prípade lodí postavených pred 1 januárom 2020, ktoré majú zmluvný dátum dodania vybavenia na loď 1 januára 2020 alebo neskôr alebo v prípade, že neexistuje zmluvný dátum dodania, skutočný dátum dodania lodného vybavenia na loď je stanovený na 1. január 2020 alebo po tomto dátume.

4 Látky uvedené v tomto nariadení a zariadenia obsahujúce tieto látky budú po odstránení z lodí, dodané do vhodných zberných zariadení.

5 Na každej lodi, na ktorú sa vzťahuje nariadenie 6.1, musí byť k dispozícii zoznam zariadení obsahujúcich látky poškodzujúce ozónovú vrstvu.*

6 Každá loď, na ktorú sa vzťahuje nariadenie 6.1 a ktorá má systémy s možnosťou dopĺňania chladiva, ktoré obsahujú látky poškodzujúce ozónovú vrstvu, musí viesť knihu záznamov o látkach poškodzujúcich ozónovú vrstvu. Táto kniha záznamov môže byť súčasťou existujúceho lodného denníka alebo elektronického záznamového systému, ktoré spĺňa požiadavky a je schválené správnym orgánom štátu.

7 Zápisy do knihy záznamov o látkach poškodzujúcich ozónovú vrstvu sa zaznamenávajú v jednotkách hmotnosti (kg) látky a musia byť prevedené bezodkladne pri každej príležitosti, pokiaľ ide o:

- .1** úplné alebo čiastočné dopĺňanie zariadení obsahujúcich látky poškodzujúce ozónovú vrstvu;
- .2** opravu alebo údržbu zariadení obsahujúcich látky poškodzujúce ozónovú vrstvu;
- .3** vypúšťanie látok poškodzujúcich ozón do atmosféry:
 - .3.1** úmyselne; a
 - .3.2** neúmyselne;
- .4** vypúšťanie látok poškodzujúcich ozón do prístavných zberných zariadení; a
- .5** dodávky látok poškodzujúcich ozónovú vrstvu na loď.

Nariadenie 13

* Pozri dodatok I, dodatok k medzinárodnému osvedčeniu o prevencii znečisťovania ovzdušia (osvedčenie IAPP), oddiel 2.1.

*Oxidy dusíka (NO_x)***Použitie****1.1** Toto nariadenie sa vzťahuje na:

- .1 každý lodný dieselový motor s výkonom väčším ako 130 kW; a
- .2 každý lodný dieselový motor s výkonom väčším ako 130 kW, ktorý bol predmetom veľkej prestavby vykonanej 1. januára 2000 alebo neskôr, s výnimkou takých prípadov, kedy boli splnené požiadavky správneho orgánu a dokázané, že tento motor je identickou náhradou za pôvodný motor a že akokoľvek inak nepodlieha odseku 1.1.1 tohto nariadenia.

1.2 Toto nariadenie sa nevzťahuje na:

- .1 lodný dieselový motor určený na použitie výlučne len v prípade núdze alebo výlučne na dodávku akéhokoľvek zariadenia alebo vybavenia určeného na použitie len v prípade núdze na lodi, na ktorej je nainštalovaný. Alternatívne to môže byť aj námorný dieselový motor inštalovaný v záchranných člnoch určených na použitie v prípade núdze;
- .2 lodné dieselové motory nainštalované na lodiach, ktoré plávajú len vo vodách spadajúcich pod suverenitu alebo jurisdikciu štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať ak tieto motory podliehajú rovnocennému opatreniu na regulovanie NO_x zavedeného správnym orgánom.

1.3 Napriek ustanoveniam bodu 1.1 tohto nariadenia môže správny orgán povoliť výnimku z uplatňovania tohto nariadenia pre každý lodný dieselový motor nainštalovaný na lodi, ktorá bola postavená alebo ktorá prechádza väčšou prestavbou pred 19. májom 2005 ak táto loď pláva len do prístavov alebo pobrežných terminálov v štáte, pod ktorého vlajkou je oprávnená plávať.**Významná prestavba****2.1** Na účely tohto nariadenia významná prestavba znamená zmenu lodného dieselového motora, ktorý ešte nebol certifikovaný podľa tohto nariadenia, 1. januára 2000 alebo neskôr, podľa noriem stanovených v bodoch 3, 4 alebo 5.1.1 ak:

- .1 motor je nahradený lodným vznetovým motorom alebo je nainštalovaný ďalší námorný vznetový motor alebo
- .2 na motore je urobená podstatná prestavba, ktorá podlieha vymedzeniu v revidovanom technickom kódexe NO_x z roku 2008 alebo
- .3 maximálny nepretržitý výkon motora sa zvýši o viac ako 10% v porovnaní s maximálnym nepretržitým výkonom pôvodnej certifikácie motora.

2.2 Pokiaľ ide o veľkú prestavbu zahŕňajúcu výmenu lodného dieselového motora neidentickým lodným dieselovým motorom alebo inštaláciu doplnkového lodného dieselového motora, budú sa uplatňovať aktuálne normy, vymedzené v tomto nariadení, platné v čase výmeny, alebo pridania motora 1. januára 2016, alebo neskôr, v prípade, že ide výmenu motor za náhradný motor, u ktorého ak nie je možné aby takýto náhradný motor spĺňal normy stanovené v bode 5.1.1 tohto nariadenia (stupeň/Úroveň III), potom tento náhradný motor musí spĺňať normy stanovené v bode 4 tohto nariadenia (stupeň/Úroveň II). Organizácia vypracuje usmernenia na určenie kritérií, pre prípady, keď s náhradným motorom nie je možné splniť normy uvedené v bode 5.1.1 tohto nariadenia.**2.3** Lodný dieselový motor vymedzený v bode 2.1.2 alebo 2.1.3 tohto nariadenia musí spĺňať nasledovné normy:

- .1 na lode postavené pred 1. januárom 2000 sa uplatňujú normy uvedené v odseku 3 tohto nariadenia; a
- .2 pre lode postavené 1. januára 2000 alebo neskôr, sa uplatňujú normy platné v čase, keď bola loď postavená.

Úroveň I

3. Podľa nariadenia 3 tejto Prílohy sa zakazuje prevádzka lodných dieselových motorov, ktoré sú nainštalované na lodiach postavených 1. januára 2000 alebo neskôr ale pred 1. januárom 2011. Výnimku tvoria prípady ak sa emisie oxidov dusíka z motorov (vypočítané ako celkový objem vážených emisií NO_2) pohybujú v rozmedzí nasledovných limitov, kde n = menovité otáčky motora (otáčky kľukového hriadeľa za minútu):

- .1 17,0 g/kWh, pokiaľ n je menšie, ako 130 ot./min.;
- .2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, pokiaľ n je 130 alebo viac ale pritom menej ako 2000 ot./min.;
- .3 9,8 g/kWh, pokiaľ n je 2000 ot./min. alebo viac.

Úroveň II

4. Podľa nariadenia 3 tejto Prílohy sa zakazuje prevádzka lodných dieselových motorov, ktoré sú nainštalované na lodiach postavených 1. januára 2000 alebo neskôr ale pred 1. januárom 2011. Výnimku tvoria prípady ak sa emisie oxidov dusíka z motorov (vypočítané ako celkový objem vážených emisií NO_2) pohybujú v rozmedzí nasledovných limitov, kde n = menovité otáčky motora (otáčky kľukového hriadeľa za minútu):

- .1 14,4 g/kWh, pokiaľ n je menšie, ako 130 ot./min.;
- .2 $44 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, pokiaľ n je 130 alebo viac ale pritom menej ako 2000 ot./min.;
- .3 7,7 g/kWh, pokiaľ n je 2000 ot./min. alebo viac.

Úroveň III

5.1 Podľa nariadenia 3 tejto Prílohy, prevádzka lodných dieselových motorov, ktoré sú nainštalované na lodiach postavených 1. januára 2016 alebo neskôr:

- .1 sa zakazuje, výnimku tvoria prípady ak sa emisie oxidov dusíka z motorov (vypočítané ako celkový objem vážených emisií NO_2) pohybujú v rozmedzí nasledovných limitov, kde n = menovité otáčky motora (otáčky kľukového hriadeľa za minútu):
 - .1.1 3,4 g/kWh, pokiaľ n je menšie, ako 130 ot./min.;
 - .1.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, pokiaľ n je 130 alebo viac ale pritom menej ako 2000 ot./min.;
 - .1.3 2,0 g/kWh, pokiaľ n je 2000 ot./min. alebo viac.
- .2 podlieha normám uvedeným v bode 5.1.1 tohto nariadenia, ktoré sa prevádzkujú v oblasti regulácie emisií určenej v súlade s odsekom 6 tohto nariadenia; a
- .3 podlieha normám uvedeným v bode 4 tohto nariadenia, ktoré sa prevádzkujú mimo oblasti regulácie emisií určenej v súlade s odsekom 6 tohto nariadenia; a

5.2 V závislosti od kontroly stanovenej v odseku 10 tohto nariadenia sa normy stanovené v bode 5.1.1 tohto nariadenia nevzťahujú na:

- .1 lodné dieselové motory inštalované na lodiach s dĺžkou definovanou v nariadení 1.19 Prílohy I tohto Dohovoru, menšou ako 24 m, pritom tieto lode boli špeciálne navrhnuté a sú používané len na rekreačné účely;
- .2 lodné dieselové motory inštalované na lodiach s dieselovým motorom s kombinovaným pohonom menej ako 750 kW za predpokladu, že sa k spokojnosti správneho orgánu preukáže, že loď nemôže spĺňať normy uvedené v bode 5.1.1 tohto nariadenia z dôvodu dizajnu alebo konštrukčných obmedzení lodí.

Oblasť s reguláciou emisií

6. Pre toto nariadenie sú oblasti s reguláciou emisií nasledujúce:

- .1 Oblasť Severnej Ameriky, čo znamená oblasť opísanú súradnicami uvedenými v Dodatku VII tejto Prílohy;
- .2 Akákoľvek iná morská oblasť, vrátane prístavných oblastí, ktorú určí Organizácia v súlade s

kritériami a postupmi stanovenými v Dodatku III tejto Prílohy.

Lodné dieselové motory nainštalované na lodiach postavených pred 1. januárom 2000.

7.1 Bez ohľadu na bod 1.1.1 tohto nariadenia lodné dieselové motory s výkonom presahujúcim 5000 kW a s obsahom jedného valca 90 ℓ alebo viac nainštalované na lodiach postavených 1. januára 1990 alebo neskôr ale pred 1. januárom 2000, v súlade s emisnými limitmi stanovené v bode 7.4 tohto nariadenia, za predpokladu, že schválenú metódu pre tento motor osvedčil správny orgán zmluvnej strany a že správny orgán vydávajúci osvedčenie predložil Organizácii toto osvedčenie certifikovaným orgánom. Súlad s týmto odsekom sa preukazuje jednou z týchto metód:

- .1 inštaláciu certifikovanej schválenej metódy v súlade s osvedčením prostredníctvom kontroly prostredníctvom overovacieho postupu stanoveného v schválenom súbore metód, vrátane príslušného zápisu do Medzinárodného osvedčenia o zabránení znečisťovania ovzdušia týkajúceho sa prítomnosti schválenej metódy; alebo
- .2 osvedčením motora, ktoré potvrdzuje, že motor pracuje v rámci limitov stanovených v bodoch 3, 4 alebo 5.1.1 tohto nariadenia a zodpovedajú patričnej poznámke o certifikácii motora v lodnom Medzinárodnom osvedčení o zabránení znečisťovania ovzdušia.

7.2 Odsek 7.1 tohto nariadenia sa uplatňuje najneskôr pri prvej obnovovacej prehliadke, ktorá sa uskutoční do 12 mesiacov alebo viac od uloženia oznámenia uvedeného v odseku 7.1. Ak vlastník lode, na ktorej má byť schválená metóda inštalovaná, môže k spokojnosti správneho orgánu preukázať, že schválená metóda nebola komerčne dostupná, napriek maximálnemu úsiliu o jej získanie, potom sa musí schválená metóda nainštalovať na palubu najneskôr pri ďalšej ročnej kontrole príslušnej lode, ktorá je v čase, keď je príslušná schvaľovacia metóda komerčne dostupná.

7.3 Pokiaľ ide o lodné dieselové motory s výkonom presahujúcim 5000 kW a s obsahom jedného valca 90 ℓ alebo viac, inštalované na lodiach postavených 1. januára 1990 alebo neskôr ale nie neskôr ako 1. januára 2000, musí sa v Medzinárodnom osvedčení o zabránení znečisťovania ovzdušia pre lodné dieselové motory, na ktoré sa vzťahuje bod 7.1 tohto nariadenia, uvádzať, že schválená metóda bola použitá v súlade s bodom 7.1.1 tohto nariadenia alebo že motor je vybavený osvedčením uvedeným v bode 7.1.2 tohto nariadenia alebo že schválená metóda ešte neexistuje alebo že ešte nie je komerčne dostupná ako je stanovené v bode 7.2 tohto nariadenia.

7.4 V súlade s ustanovením nariadenia 3 tejto Prílohy, použitie každého dieselového motora ako je opísané v bode 7.1 tohto nariadenia, je zakázané s výnimkou prípadu, keď emisia oxidov dusíka (vypočítaná ako celková vážená emisia NO_2) z motora, sa nachádza v nasledovnom rozsahu (pričom n = menovité otáčky motora/počet otáčok kľukového hriadeľa za minútu):

- .1 17,0 g/kWh, pokiaľ n je menšie, ako 130 ot./min.;
- .2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, pokiaľ n je 130 alebo viac ale pritom menej ako 2000 ot./min.;
- .3 9,8 g/kWh, pokiaľ n je 2000 ot./min. alebo viac.

7.5 Certifikácia schválenej metódy musí byť v súlade s kapitolou 7 upravených Technických predpisov NOx z roku 2008. Certifikácia zahŕňa príslušné overenie:

- .1 od projektanta základu lodného dieselového motora, pre ktorý sa používa príslušná schválená metóda, v ktorom sa uvádza, že vypočítaný účinok schválenej metódy neznižuje výkon motora o viac ako 1,0 %, nezvýši spotrebu paliva o viac ako 2,0% v rámci merania podľa príslušného skúšobného cyklu špecifikovaného v upravených Technických predpisoch NOx z roku 2008 alebo nebude nepriaznivo ovplyvňovať životnosť alebo spoľahlivosť motora; a
- .2 že náklady na schválené metódy nebudú veľmi vysoké ako sa určí porovnaním množstva NOx zníženého schválenou metódou s cieľom dosiahnuť normu uvedenú v bode 7.4 tohto

nariadenia a náklady na získanie a inštaláciu tejto schválenej metódy.*

Vydávanie osvedčení

8 Revidované Technické predpisy NO_x z roku 2008 sa použijú pri vydávaní osvedčení, testovaní a meraní v rámci noriem stanovených v tomto nariadení.

9 Postupy určovania emisií NO_x stanovené v revidovaných Technických predpisoch NO_x z roku 2008 sú reprezentatívnou vzorkou pre normálnu prevádzku motora. Ochranný vypínač a neštandardné stratégie regulácie emisií podkopávajú tento zámer a preto nesmú byť povolené. Toto nariadenie nebráni použitiu pomocných ovládacích zariadení, ktoré sa používajú na ochranu motora alebo jeho pomocného zariadenia pred prevádzkovými podmienkami, ktoré by mohli viesť k poškodeniu alebo k poruche alebo ktoré sa používajú na uľahčenie naštartovania motora.

Prehodnotenie

9 Od roku 2012 do konca roku 2013 musí Organizácia preskúmať stav technologického rozvoja a stanoviť normy vymedzené v odseku 5.1.1 tohto nariadenia. V prípade potreby Organizácia tiež vykoná úpravu časového harmonogramu (dátum účinnosti) uvedeného v tomto odseku.

Nariadenie 14

Oxidy sýry (SO_x) a prachové častice

Všeobecné požiadavky

1 Obsah síry v ľubovoľnej pohonnej ropnej látke používanej na palube lode nesmie prekročiť nasledovné limity:

- .1** 4,50% m/m pred dňom 1. januára 2012;
- .2** 3,50 % m/m 1. januára 2012, či po tomto dátume; a
- .3** 0,50 % m/m 1. januára 2020, či po tomto dátume.

3 Celosvetový priemerný obsah síry vo zvyškovej pohonnej ropnej látke dodanej pre použitie na palube lodí musí byť monitorovaný s prihliadnutím na pokyny, ktoré vypracuje Organizácia.

Požiadavky v kontrolných oblastiach emisií SO_x:

3 Pre účely tohto nariadenia kontrolné oblasti emisií SO_x budú zahŕňať:

- .1** oblasť Baltského mora vymedzená v nariadení 1.11.2 Prílohy I a oblasti Severného mora ako sú vymedzené v nariadení 5.1(f) Prílohy V;
- .2** región Severnej Ameriky, čo znamená oblasť opísanú súradnicami uvedenými v Dodatku VII tejto Prílohy;
- .3** ktorúkoľvek inú morskú oblasť vrátane prístavných oblastí, určenú Organizáciou v súlade s kritériami a postupmi pre určovanie kontrolných oblastí emisií SO_x s cieľom zabrániť znečisťovaniu ovzdušia z lodí, ktoré sú obsiahnuté v Dodatku III tejto Prílohy.

4 Ak sú lode prevádzkované v oblasti regulácie emisií, nesmie obsah síry v pohonnej ropnej látke používanej na palube lodí prekročiť nasledovné limity:

- .1** 1,50% % m/m pred 1. júlom 2010;
- .2** 1,00% m/m 1. júla 2010 alebo neskôr;
- .3** 0,10% m/m 1. januára 2015 alebo neskôr.

5 Obsah síry pohonnej, ropnej látky uvedený v odseku 1 a odseku 4 tohto nariadenia bude doložený

* Náklady na schválenú metódu nesmú prekročiť 375 zvláštnych práv čerpania/metrická tona NO_x, podľa výpočtu v súlade s nižšie uvedeným vzorcom nákladovej efektívnosti (Ce):

Ce = Náklady na schválenú metódu · 10⁶ / Výkon (kW) · 0,768 · 6.000 (hodin/rok) · 5 (let) · ΔNO_x (g/kWh)

dodávateľom spôsobom, ktorý ustanovuje nariadenie 18 tejto Prílohy.

6 Na lodiach, ktoré používajú samostatné pohonné, ropné látky na dosiahnutie súladu s odsekom 4 tohto nariadenia a vstupujú do oblasti regulácie emisií uvedenej v odseku 3 tohto nariadenia alebo ju opúšťajú, musí byť uvedený písomný postup, v ktorom sa uvádza ako sa má uskutočniť prechod na pohonnú, ropnú látku. Pritom musí byť poskytnutý dostatočný čas pre úplné vyprázdňovanie servisného systému pohonnej hmoty. Musí byť odčerpané lodné palivo, ktoré presahuje príslušný obsah síry uvedený v odseku 4 tohto nariadenia a to ešte pred vstupom do regulovanej emisnej oblasti. Objem paliva s nízkym obsahom sulfátu v každej nádrži ako aj dátum, čas a poloha lode v čase, keď sa dokončí výmena paliva pred vstupom lode do oblasti regulovanej emisiami alebo po jej začatí po odchode z tejto oblasti, sa musí zaznamenať do Lodného denníka tak, ako to nariaďuje správny orgán štátu.

7 Počas prvých 12 mesiacov bezprostredne po začatí platnosti dodatku udávajúceho špecifické oblasti regulácie emisií uvedené v odseku 3 tohto nariadenia sú lode prevádzkované v týchto oblastiach regulácie emisií oslobodené od požiadaviek uvedených v odsekoch 4 a 6 tohto nariadenia a od požiadaviek odseku 5 tohoto nariadenia ak podliehajú ustanoveniam odseku 4 tohto nariadenia.

Ustanovenie o preskúmaní

8 Do roku 2018 sa dokončí preskúmanie normy stanovenej v bode 1.3 tohto nariadenia s cieľom určiť dostupnosť lodného paliva v súlade s normou pre pohonné ropné látky, ktorá je stanovená v tomto odseku a zohľadnia sa v nej nasledovné prvky:

- .1** celosvetová ponuka a dopyt po lodného paliva musí byť v súlade s odsekom 1.3 tohoto nariadenia, ktoré je platné v dobe, kedy prebiehalo toto prehodnotenie;
- .2** analýza trendov na trhoch s pohonnými ropnými látkami a
- .3** akékoľvek ďalšie relevantné otázky.

9 Organizácia musí zriadiť skupinu odborníkov, ktorá bude pozostávať zo zástupcov s príslušnými odbornými znalosťami na trhu s palivom a príslušnými námornými, environmentálnymi, vedeckými a právnymi odbornými znalosťami na vykonávanie preskúmania tohto nariadenia uvedeného v odseku 8. Táto skupina odborníkov vypracuje príslušné informácie o rozhodnutiach, ktorá majú byť prijaté zmluvnými stranami.

10 Zmluvné strany sa na základe informácií vypracovaných skupinou odborníkov môžu rozhodnúť, či je možné aby lode spĺňali dátum stanovený v bode 1.3 tohto nariadenia. Ak sa prijme rozhodnutie, že to nie je možné, potom norma v tomto odseku nadobúda účinnosť dňom 1. januára 2025.

Nariadenie 15

Prchavé organické zlúčeniny (VOC)

1 Ak množstvá emisií prchavých organických zlúčenín (VOC) z tankerov majú byť regulované v prístavoch alebo termináloch spadajúcich pod jurisdikciu zmluvnej strany, musia byť tieto emisie regulované v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

2 Zmluvná strana, ktorá určuje prístavy alebo terminály spadajúce pod jej jurisdikciu, v ktorých emisie VOC majú byť regulované, predloží Organizácii oznámenie. Toto oznámenie bude obsahovať informácie o veľkosti tankerov, ktoré budú kontrolované, o nákladoch vyžadujúcich systémy regulácie emisií pár a o dátume nadobudnutia platnosti tejto regulácie. Oznámenie bude predložené aspoň šesť mesiacov pred týmto dátumom nadobudnutia platnosti.

3 Vláda každej zmluvnej strany, ktorá určuje prístavy alebo terminály, v ktorých emisie VOC z tankerov majú byť regulované, zabezpečí aby v určených prístavoch a termináloch existovali systémy regulácie emisií pár schválené touto vládou s prihliadnutím na bezpečnostné normy vypracované Organizáciou a aby tieto systémy boli prevádzkované bezpečne a spôsobom, ktorý zabráni zbytočnému zdržaniu lode.

4 Organizácia pošle zoznam prístavov a terminálov určených zmluvnými stranami ostatným zmluvným

stranám a členským štátom organizácie pre ich informáciu.

5 Tanker, na ktorý sa vzťahuje odsek 1 tohto nariadenia, musí byť vybavený systémom zberu prchavých emisií. Tento systém musí byť schválený správnym orgánom, berúc do úvahy bezpečnostné normy pre takéto systémy vyvinuté Organizáciou. Tento systém musí byť použitý počas nakladania príslušných nákladov. Prístav alebo terminál, v ktorých boli nainštalované systémy regulácie emisií pár v súlade s týmto nariadením, môžu prijímať tankery, ktoré nie sú vybavené systémami zberu pár, po dobu troch rokov po dátume účinnosti uvedenom v odseku 2 tohto nariadenia.

6 Tanker prepravujúci surovú ropu musí mať na palube k dispozícii Plán riadenia VOC schválený správnym orgánom. Takýto plán musí byť patrične realizovaný a musí sa pripraviť s prihliadnutím na usmernenia vypracované Organizáciou. Plán musí byť špecifický pre každú loď a musí aspoň:

- .1 stanoviť písomné postupy na minimalizáciu emisií VOC počas nakládky, plavby po mori a vykládky nákladu;
- .2 umožniť zváženie vytvorenia dodatočných emisií VOC vytvorených pri vymývaní zvyškov surovej ropy;
- .3 identifikovať osobu zodpovednú za vykonávanie plánu; a
- .4 v prípade lodí na medzinárodných plavbách musí byť tento dokument napísaný v pracovnom jazyku veliteľa lode a dôstojníkov a ak pracovným jazykom veliteľa lode a dôstojníkov nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, musí byť k dispozícii preklad do jedného z týchto jazykov.

7 Toto nariadenie sa vzťahuje tiež na prepravu plynov ale len ak typ nákladky a uchovávaní nákladu umožňuje bezpečné uchovávanie VOC neobsahujúce metán na palube alebo ich bezpečné vrátenie na breh.

Nariadenie 16

Spaľovanie odpadu na palube

1 Okrem prípadov ustanovených v odseku 4 tohto nariadenia, spaľovanie odpadu na palube je možné len v lodnej spaľovni.

2 Spaľovanie nasledovných látok je na palube lodi zakázané:

- .1 zvyšky nákladu, ktoré sú predmetom Príloh I, II, III tohoto Dohovoru alebo súvisiace kontaminované obalové materiály;
- .2 polychlorované bifenylly (PCB);
- .3 odpady, ktoré sú definované v Prílohe V tohto Dohovoru a ktoré obsahujú vyššie množstvo ťažkých kovov; a
- .4 rafinované ropné produkty obsahujúce halogenové zlúčeniny;
- .5 kaly z lodného odpadového systému a ropné kaly, ktoré nie sú generované na palube lode; a
- .6 zvyšky zo systému čistenia výfukových plynov/lodných spalín.

3 Spaľovanie polyvinylchloridov (PVC) na palube je zakázané, s výnimkou spaľovania tých látok v lodných spaľovniach, pre ktoré bolo vydané Osvedčenie o typovom schválení, vydané v súlade odporúčaním IMO*.

4 Spaľovanie splaškových kalov a ropného kalu, ktoré vznikli počas normálnej prevádzky lode, sa môže uskutočniť v hlavnej alebo pomocnej pohonnej jednotke alebo v lodných kotloch ale v týchto prípadoch sa nesmie vykonávať v uzavretých prístavoch, prístaviskách alebo v ústiach riek.

* Osvedčenia o typovom schválení vydané v súlade s rezolúciou MEPC.59(33), zmenenou a doplnenou usmerneniami na vykonávanie prílohy V k MARPOL 73/78, zmenenou a doplnenou rezolúciou MEPC.92(45) alebo MEPC.76(40), štandardnými špecifikáciami lodných spaľovní, zmenenou a doplnenou rezolúciou MEPC.93.

5 Žiaden bod tohoto nariadenia nesmie:

- .1 ovplyvňovať obsiahnutý zákaz alebo iné požiadavky uvedené v Dohovore o zabránení znečisťovania mora vykladaním lodných odpadov a iných látok do mora z roku 1972 v platnom znení a v Protokole z roku 1996 tohto Dohovoru.
- .2 brániť vývoju, inštalácii a prevádzkovaniu alternatívnych palubných zariadení na tepelnú úpravu odpadu, ktoré spĺňajú alebo prevyšujú požiadavky tohto nariadenia.

6.1 S výnimkou prípadov uvedených v odseku 6.2 tohto nariadenia musí každá spaľovňa na palube lode, ktorá bola postavená 1. januára 2000 alebo neskôr alebo spaľovňa lodného odpadu, ktorá bola nainštalovaná na palubu lode 1. januára 2000 alebo neskôr, spĺňať požiadavky obsiahnuté v Dodatku IV tejto Prílohy. Každú spaľovňu musí schváliť správny orgán, ktorý bude brať do úvahy štandardné špecifikácie pre lodné spaľovne vypracované Organizáciou*; alebo

6.2 Správny orgán môže udeliť výnimku z uplatňovania bodu 6.1 tohto nariadenia pre všetky lodné spaľovne nainštalované na lodi pred 19. májom 2005 ak táto loď pláva výlučne vo vodách spadajúcich pod zvrchovanosť alebo jurisdikciu štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať.

7 Spaľovne, nainštalované v súlade s požiadavkami oddielu 6.1 tohto nariadenia musia, byť vybavené príručkou na obsluhu od výrobcu. Táto príručka sa musí uchovávať pri príslušnej jednotke. Špecifikuje spôsob akým spaľovňa pracuje v rámci limitov uvedených v odseku 2 Dodatku IV tejto Prílohy.

8 Personál zodpovedný za prevádzku spaľovne nainštalovanej v súlade s požiadavkami bodu 6.1 tohto nariadenia, musí byť vyškolený na vykonávanie pokynov uvedených v návode na obsluhu, ktorý poskytol výrobca presne tak, ako to vyžaduje odsek 7 tohto nariadenia.

10 V prípade lodných spaľovní nainštalovaných v súlade s požiadavkami bodu 6.1 tohto nariadenia sa teplota výstupu spaľovacej komory monitoruje po celú dobu prevádzky jednotky. Monitorovanie výstupnej teploty dymových plynov musí byť vykonávané nepretržite a odpad nesmie byť dodaný do nepretržite zásobovanej palubnej spaľovne ak je teplota v spaľovacej komore nižšia, ako je minimálna povolená teplota 850°C. Pokiaľ sa jedná o lodnú spaľovňu s kampaňovitou prevádzkou, jednotka musí byť navrhnutá tak, aby výstupná teplota plynu v spaľovacej komore vždy dosiahla 600°C do 5 minút po jej spustení a aby sa táto teplota potom ustálila na hodnote nie nižšej ako 850°C.

Nariadenie 17

Zberné zariadenia

1 Každá zmluvná strana sa zaväzuje zabezpečiť poskytovanie zariadení primeraných na splnenie:

- .1 potreby lodí, ktoré používajú jej opravárenské prístavy na zber látok poškodzujúcich ozón a zariadení obsahujúcich tieto látky pri ich odstránení z lodí;
- .2 potreby lodí, ktoré používajú jej prístavy, terminály alebo opravárenské prístavy na zber zvyškov čistenia výfukových plynov zo schváleného systému na čistenie výfukových plynov; bez toho aby spôsobila neprimerané meškanie lodí a
- .3 potreby v zariadeniach na demontáž lodí pre zber látok poškodzujúcich ozón a zariadení obsahujúcich tieto látky pri ich odstránení z lodí.

2 Ak konkrétny prístav alebo terminál zmluvnej strany, berúc do úvahy usmernenia, ktoré vypracovala Organizácia, je umiestnený ďaleko od priemyselnej infraštruktúry potrebnej na riadenie a spracovanie týchto látok uvedených v odseku 1 tohto nariadenia alebo chýba potrebné zariadenie v nej a preto nemôže prijať takéto látky, potom musí zmluvná strana informovať Organizáciu o každom takomto prístave alebo termináli tak, aby tieto informácie mohli byť rozoslané všetkým stranám a členským štátom Organizácie pre ich informácie a akékoľvek vhodné opatrenia. Každá strana, ktorá poskytla Organizácii takéto

* Pozri rezolúciu MEPC.76(40), zmenenú a doplnenú rezolúciou MEPC.93(45), „Štandardné špecifikácie pre lodné spaľovne“

informácie, tiež oznámi Organizácii svoje prístavy a terminály, v ktorých sú k dispozícii zariadenia pre príjem lodného odpadu, manipuláciu s ním a jeho spracovanie.

3 Každá zmluvná strana musí podať Organizácii oznámenie o všetkých prípadoch, za účelom informovania dotknutých zmluvných strán, kedy sa zariadenia, ustanovené podľa tohoto nariadenia, zdajú byť nedostupné alebo pravdepodobne nedostačujúce.

Nariadenie 18

Dostupnosť lodného paliva a jeho kvalita

Dostupnosť lodného paliva

1 Každá zmluvná strana musí prijať všetky primerané kroky na podporu dostupnosti lodného paliva, ktoré sú v súlade s touto Prílohou a informuje Organizáciu o dostupnosti vyhovujúcich lodných palív k vo svojich prístavoch a termináloch.

2.1 Ak zmluvná strana zistí, že loď nespĺňa normy pre lodné palivo, uvedené v tejto Prílohe, príslušný správny orgán zmluvnej strany je oprávnený požadovať od lode aby zástupcovia lodnej posádky :

- .1** predložili záznam o opatreniach prijatých v snahe dosiahnuť súlad; a
- .2** poskytli dôkaz o tom, že sa pokúsili zakúpiť vyhovujúce lodné palivo v súlade so svojím plánom plavby a vtedy tam bola dostupná. Ak takéto lodné palivo nakoniec nebolo dostupné, poskytli dôkaz o tom že sa uskutočnili pokusy o nájdenie alternatívnych zdrojov lodného paliva a že napriek maximálnemu úsiliu o získanie vyhovujúceho lodného paliva, nebolo žiadne takéto lodné palivo k dispozícii.

2.2 Od lode sa nepožaduje aby sa v záujme dosiahnutia súladu odchyľila od svojej plánovanej trasy alebo aby plavbu neprimerane odkladala.

2.3 Ak loď poskytuje informácie uvedené v odseku 2.1 tohto nariadenia, musí zmluvná strana vziať do úvahy všetky príslušné okolnosti a predložené dôkazy s cieľom prijať vhodné opatrenia, vrátane kontrolných opatrení.

2.4 Pokiaľ nie je možné zakúpiť vhodné lodné palivo, musí to loď oznámiť svojmu správnomu orgánu a tiež kompetentným orgánom príslušného prístavu určenia.

2.5 Zmluvná strana musí oznámiť Organizácii, keď loď predloží dôkaz o nedostupnosti vyhovujúceho lodného paliva.

Kvalita lodného paliva

3 Lodné palivo, ktoré je dodané a používané na palubách lodí za účelom spaľovania, na ktoré sa vzťahuje táto Príloha, musí spĺňať tieto požiadavky:

- .1** s výnimkou ustanovenia uvedeného v odseku 3.2 tohto nariadenia:
 - .1.1** lodné palivo musí byť tvorené zmesou uhľovodíkov získaných z ropy rafináciou. To však nebude brániť primiešaniu malých množstiev aditív, ktoré majú zlepšiť niektoré aspekty výkonu;
 - .1.2** lodné palivo nesmie obsahovať anorganické kyseliny; a
 - .1.3** lodné palivo nesmie obsahovať žiadnu pridanú látku alebo chemický odpad, ktorý:
 - .1.3.1** ohrozuje bezpečnosť lodí alebo nepriaznivo ovplyvňuje výkonnosť strojov; alebo
 - .1.3.2** pôsobí škodlivo na lodnú posádku; alebo
 - .1.3.3** celkovo prispieva k ďalšiemu znečisteniu ovzdušia; a
- .2** Lodné palivo, ktoré je dodané a používané na palubách lodí za účelom spaľovania získané inou metódou ako rafináciou ropy nesmie:
 - .2.1** prevyšovať obsah síry stanovený v nariadení 14 tejto Prílohy;

- .2.2** spôsobiť, že motor prekročí limity emisií NO_x stanovené v odsekoch 3, 4, 5.1.1 a 7.4 nariadenia 13;
 - .2.3** obsahovať anorganické kyseliny; alebo
 - .2.4.1** ohrozovať bezpečnosť lodí alebo nepriaznivo ovplyvňovať výkon strojného zariadenia; alebo
 - .2.4.2** pôsobiť škodlivo na lodnú posádku; alebo
 - .2.4.3** celkovo prispievať k ďalšiemu znečisteniu ovzdušia.
- 4** Toto nariadenie neplatí pre uhlie v jeho tuhej forme ani pre jadrové palivá. Odseky 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 a 9.4 tohto nariadenia sa nevzťahujú na plyné palivá ako je skvapalnený zemný plyn, stlačený zemný plyn alebo skvapalnený ropný plyn. Obsah síry v plynových palivách dodávaných na loď, ktoré sú špeciálne určené na spaľovanie na tejto lodi musí byť zdokumentovaný dodávateľom lodného paliva.
- 5** Pre každú loď, na ktorú sa vzťahujú nariadenia 5 a 6 tejto Prílohy, musia byť podrobnosti o dodanom lodnom palive, ktoré je určené na spaľovanie k dispozícii prostredníctvom príslušného dodacieho listu dodávky lodného paliva pre nádrž lode. Tento dodací list musí obsahovať minimálne požadované informácie uvedené v Dodatku V tejto Prílohy.
- 6** Dodací list dodávky lodného paliva musí byť uložený na palube lode na takom mieste aby bol kedykoľvek v primeranej dobe a ľahko dostupný pre nahliadnutie ku kontrole. Dodací list dodávky lodného paliva musí byť uschovaný na palube lode počas obdobia troch rokov.
- 7.1** Príslušný orgán vlády zmluvnej strany môže skontrolovať dodacie listy lodného paliva na palube každej lode, pre ktorú platí táto Príloha, počas pobytu lode v jej prístave alebo pri pobrežnom termináli, urobiť si kópiu každého dodacieho listu a požiadať veliteľa lode alebo osobu zodpovednú za loď aby potvrdil, že každá kópia je vernou kópiou takéhoto dodacieho listu pre nádrž lode. Okrem toho, príslušný orgán môže overiť obsah každého dodacieho listu paliva prostredníctvom konzultácií s prístavom, kde bol tento list vydaný.
- 7.2** Kontrola dodacích listov, rovnako ako vyhotovenie overených kópií príslušným orgánom podľa odseku 7.1 musí byť vykonávané čo najrýchlejšie bez toho aby spôsobili zbytočné zdržanie lode.
- 8.1** K dodaciemu listu lodného paliva pre konkrétnu nádrž lode musí byť po ukončení príjmu paliva priložená reprezentatívna vzorka dodanej ropnej pohonnej látky, s prihliadnutím na odporúčenia vydané Organizáciou. Vzorka musí byť zapečatená a podpísaná zástupcom dodávateľa a veliteľom lode. Táto vzorka lodného paliva musí zostať pod kontrolou lode uschovaná až kým nebude lodné palivo z nádrže z podstatnej časti spotrebované, no v každom prípade, nie menej než po dobu dvanástich mesiacov, od momentu dodania na palubu lode.
- 8.2** Ak správny orgán vyžaduje analýzu tejto reprezentatívnej vzorky, vykoná sa to v súlade s postupom overovania stanoveným v Dodatku VI aby bolo možné určiť, či lodné palivo spĺňa požiadavky tejto Prílohy.
- 9** Zmluvné strany sa zaväzujú, že zabezpečia aby nimi určené príslušné správne orgány:
 - .1** viedli zoznam miestnych dodávateľov lodného paliva;
 - .2** požadovali od miestnych dodávateľov aby poskytli dodací list lodného paliva načerpaného do nádrže lode a vzorku lodného paliva požadovanú týmto nariadením, spolu s potvrdením dodávateľa lodného paliva že lodné palivo spĺňa požiadavky nariadení 14 a 18 tejto Prílohy;
 - .3** požadovali od miestnych dodávateľov aby uchovávali kópiu dodacieho listu lodného paliva načerpaného do konkrétnej palivovej nádrže lode aspoň po dobu 3 rokov za účelom kontroly a overenia prístavným štátom ak to bude potrebné;
 - .4** prijali potrebné kroky voči dodávateľom lodného paliva, u ktorých sa zistilo, že dodávajú lodné palivo, nezodpovedá pohonnej ropnej látke uvedenej v dodacom liste pre konkrétnu palivovú nádrž lode;

- .5 informovali správny orgán štátu o každej lodi, ktorá prijala ropnú pohonnú látku ako lodné palivo, u ktorej sa zistilo, že nespĺňa požiadavky nariadenia 14 alebo nariadenia 18 tejto Prílohy; a
 - .6 oznámili Organizácii za účelom prenosu týchto informácií zmluvným stranám a členským štátom Organizácie, všetky prípady, keď dodávateľ lodného paliva, nesplnil požiadavky nariadenia 14 alebo nariadenia 18 tejto Prílohy.
- 10** V súvislosti s kontrolami zo strany prístavného štátu vykonávanými zmluvnými stranami, zmluvné strany sa ďalej zaväzujú, že:
- .1 budú informovať zmluvnú stranu alebo nezmluvnú stranu, v ktorej jurisdikcii bol vydaný dodací list lodného paliva, o prípadoch dodania nevyhovujúcej ropnej pohonnej látky, pričom uvedú všetky dôležité informácie; a
 - .2 zabezpečia prijatie vhodných nápravných opatrení s cieľom uviesť nevyhovujúce lodné palivo, do súladu s požiadavkami tejto Prílohy.
- 11** Pre každú loď s hrubou priestornosťou 400 RT alebo viac na pravidelných trasách s častými a pravidelnými zastávkami v prístave, môže správny orgán na požiadanie a po porade s dotknutými zmluvnými štátmi rozhodnúť, že súlad s odsekom 6 tohto nariadenia sa musí zdokumentovať alternatívnym spôsobom, ktorý poskytuje podobné uistenie o súlade s nariadeniami 14 a 18 tejto Prílohy.

Dodatky k Prílohe VI

Dodatok I

FORMULÁR OSVEDČENIA IAPP**(Nariadenie 8)****MEDZINÁRODNÉ OSVEDČENIE O ZABRÁNEÍ ZNEČIŠŤOVANIA OVZDUŠIA**

Vydané podľa ustanovení Protokolu z roku 1997, v znení uznesenia MEPC.176(58) z roku 2008, ktorou sa mení a dopĺňa Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí, ktorého nedeliteľnou súčasťou je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973 (ďalej len ako „Dohovor“) na základe poverenia vlády štátu:

.....
(úplné označenie štátu)

kým
(úplné označenie príslušnej osoby alebo organizácie oprávnenej
na základe ustanovení Dohovoru)

Podrobné údaje o lodi

Meno lode

Volací znak

Identifikačné číslo IMO

Registračný prístav.....

Hrubá priestornosť lode

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE:

1. loď sa podrobila prehliadke v súlade s nariadením 5 Prílohy VI Dohovoru; a
2. prehliadka ukázala, že konštrukcia, vybavenie, systémy, montáž, usporiadanie a materiál lode a jej stav sú vo všetkých ohľadoch uspokojivé a že loď spĺňa uplatniteľné požiadavky Prílohy VI Dohovoru.

Toto osvedčenie platí do (dd/mm/rrrr)

na základe prehliadok v súlade s nariadením 5 Prílohy VI Dohovoru,

Dátum dokončenia prehliadky, na základe ktorej je toto osvedčenie vystavené (dd/mm/rrrr).....

Vydané v.....

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr).....

(dátum vydania)

(podpis splnomocneného úradníka
vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

SCHVÁLENIE VÝROČNÝCH A PRIEBEŽNÝCH TECHNICKÝCH PREHLIADOK NÁMORNEJ LODE

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri prehliadke požadovanej podľa nariadenia 5 Prílohy VI k Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/rrrr)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/priebežná* prehliadka

Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/yyyy)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná/priebežná prehliadka _____ Podpis _____
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/rrrr)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Výročná prehliadka Podpis
(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/rrrr)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

VÝROČNÁ/PRIEBEŽNÁ TECHNICKÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE

V SÚLADE S NARIADENÍM 9.8.3

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri výročnej/priebežnej* prehliadke v súlade s nariadením 9.8.3 Prílohy VI k Dohovoru bolo zistené, že loď spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru:

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/rrrr)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

POTVRDENIE O PREDĽŽENIE PLATNOSTI OSVEDČENIA AK JE PLATNÉ MENEJ AKO 5 ROKOV, V

PRÍPADOCH, V SÚLADE S NARIADENÍM 9.3

Podľa spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 9.3 Prílohy VI k Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr):

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/rrrr)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

* nehodiace sa, škrtnite

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD VYKONANIA OBNOVOVACEJ TECHNICKEJ PREHLIADKY
NÁMORNEJ LODE V SÚLADE S NARIADENÍM 9.4**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 9.4 Prílohy VI k Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy):

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/yyyy)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**POTVRDENIE PRE PRÍPAD PREDĹŽENIA PLATNOSTI OSVEDČENIA DO DOBY DOPLÁVANIA DO PRÍSTAVU,
KDE SA VYKONÁ PREHLIADKA NÁMORNEJ LODE ALEBO NA DOBU ODKLADU AK SA UPLATŇUJE
NARIADENIE 9.5 ALEBO 9.6**

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za osvedčenie vydané v súlade s nariadením 9.5 alebo 9.6* Prílohy VI k Dohovoru. Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/yyyy):

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/yyyy)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

POTVRDENIE O POSUNE VÝROČNÉHO DÁTUMU AK SA UPLATŇUJE NARIADENIE DOHOVORU 9.8

Táto lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 9.8 Prílohy VI k Dohovoru. Nový platný výročný dátum je (dd/mm/yyyy):

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/yyyy)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

Táto lod' spĺňa príslušné ustanovenia tohto Dohovoru a toto osvedčenie musí byť považované za osvedčenie, vydané v súlade s nariadením 9.8 Prílohy VI k Dohovoru. Nový platný výročný dátum je (dd/mm/yyyy):

Podpis

(podpis úradne poverenej osoby)

Miesto vydania

Dátum vydania (dd/mm/yyyy)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby, pečať vydávajúceho správneho orgánu)

**DODATOK K MEDZINÁRODNÉMU OSVEDČENIU O ZABRÁNENÍ ZNEČIŠŤOVANIA OVZDUŠIA
(OSVEDČENIE IAPP)**

ZÁZNAM O STAVBE A VYBAVENÍ

Poznámky:

- 1** Tento záznam musí byť trvalo pripojený k osvedčeniu IAPP. Osvedčenie IAPP sa musí vždy nachádzať na palube lode.
- 2** Tieto záznamy musia byť vykonané aspoň v anglickom, francúzskom alebo španielskom jazyku. Pokiaľ je tiež použitý úradný jazyk krajiny vydávajúcej záznam, bude mať tento v prípade sporu alebo nezrovnalosti prednosť.
- 3** Zápisy v rámcích musia byť urobené podľa potreby a to vložením krížika (x) pre odpoveď „áno“ a „použiteľné“ alebo znamienka (-) pre odpoveď „nie“ a „nepoužiteľné“.
- 4** Ak nie je ustanovené inak, nariadenia uvedené v tomto zázname sa vzťahujú na nariadenia Prílohy VI k Dohovoru a uznesenia alebo obežníky sa vzťahujú na rezolúcie alebo obežníky prijaté Medzinárodnou námornou organizáciou.

1 Údaje o lodi

- 1.1 Názov lode
- 1.2 Identifikačné číslo IMO
- 1.3 Dátum, kedy bol položený kýl alebo podobnej fázy stavby lode (dd/mm/rrrr)
- 1.4 Dĺžka (L) v metroch

2 Regulácia množstva emisií z lodí

2.1 Látky poškodzujúce ozónovú vrstvu (nariadenie 12)

- 2.1.1 Nasledujúce hasiace systémy, iné systémy a zariadenia obsahujúce látky poškodzujúce ozónovú vrstvu, s výnimkou hydrochlórofluorokarbónov (HCFC), ktoré sú inštalované pred 19. májom 2005, môžu zostať v prevádzke:

Systém alebo zariadenie	Umiestnenie na lodi	Látka

- 2.1.2 Nasledujúce hasiace systémy, iné systémy a zariadenia obsahujúce látky HCFC, ktoré sú nainštalované pred 1. januárom 2020, môžu zostať v prevádzke:

Systém alebo zariadenie	Umiestnenie na lodi	Látka

2.2 Oxidy dusíka (NOx) (nariadenie 13)

- 2.2.1 Nasledujúce lodné dieselové motory nainštalované na lodi a sú v úplnom súlade aj s platnými limitmi emisií uvedenými v nariadení 13 aj v úplnom súlade s upraveným Technickým kódexom NOx z roku 2008:

	Motor č.1	Motor č.2	Motor č.3	Motor č.4	Motor č.5	Motor č.6
Výrobca a model						
Výrobné číslo						
Použitie						
Výkon (kW)						
Menovité otáčky (ot./min.)						
Dátum inštalácie (dd/mm/rrrr)						
Dátum veľkej prestavby (dd/mm/rrrr)	Podľa nariadenia 13.2.2					
	Podľa nariadenia 13.2.3					
Oslobodenie na základe nariadenia 13.1.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Úroveň I nariadenie 13.3	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Úroveň II nariadenie 13.4	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Úroveň II nariadenie 13.2.2 alebo 13.5.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Úroveň III nariadenie 13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schválená metóda existujúca	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schválená metóda komerčne nedostupná	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schválená metóda nainštalovaná	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.3 Oxidy síry (SOx) a prchavé častice (nariadenie 14)

2.3.1 Ak je loď prevádzkovaná mimo osobitnej oblasti s reguláciou emisií SOx uvedenej v nariadení 14 odsek 3, táto loď používa:

- .1 lodné palivo s takým obsahom síry, ktoré zodpovedá údajom v dodacích listoch dodávky paliva pre danú loď a ktoré neprekračuje limitnú hodnotu:
 - 4,50 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára 2012); alebo ☐
 - 3,50 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára 2020); alebo ☐
 - 0,50% m/m a/alebo ☐
- .2 rovnocenné opatrenie schválené v súlade s nariadením 4.1 uvedeným v bode 2.6, ktoré je minimálne také účinné z hľadiska zníženia emisií SOx v porovnaní s použitím lodného paliva s limitnou hodnotou obsahu síry:
 - 4,50 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára 2012); alebo ☐
 - 3,50 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára 2020); alebo ☐

- 0,50 % m/m ☐
- 2.3.2 Ak loď je prevádzkovaná v osobitnej oblasti s reguláciou emisií SOx uvedenej v nariadení 14 odsek 3, táto loď používa:
- .1 lodné palivo s takým obsahom síry, (ktorý zodpovedá údajom v dodacích listoch dodávky paliva pre danú loď) a ktoré neprekračuje limitnú hodnotu:
 - 1,00 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára); alebo ☐
 - 0,10% m/m a/alebo ☐
 - .2 rovnocenné opatrenie schválené v súlade s nariadením 4.1 uvedeným v bode 2.6, ktoré je minimálne také účinné z hľadiska zníženia emisií SOx v porovnaní s použitím lodného paliva/ lodného paliva s limitnou hodnotou obsahu síry:
 - 1,00 % m/m (nevzťahuje sa na lode postavené 1. januára 2015); alebo ☐
 - 0,10 % m/m ☐
- 2.4 *Prchavé organické zlúčeniny* (nariadenie 15)
- 2.4.1 Tanker je vybavený systémom pre zber výparov, ktorý je nainštalovaný a schválený v súlade s MSC/Obež. ☐
- 2.4.2.1Pre tanker prepravujúci surovú ropu existuje schválený plán riadenia VOC ☐
- 2.4.2.2 Odkaz na schválenie plánu riadenia VOC ☐
- 2.5 *Spaľovanie na palube* (nariadenie 16)
- Loď má vo výbave spaľovňu lodného odpadu, ktorá:
- 1. bola nainštalovaná 1. januára 2000 alebo neskôr a je v súlade s uznesením MEPC. 76(40), v platnom znení ☐
 - 2. bola nainštalovaná pred 1. januárom 2000 a v súlade s:
 - .2.1 uznesením MEPC.59(33)..... ☐
 - .2.2 uznesením MEPC.76(40)..... ☐
- 2.6 Rovnocenné opatrenia (nariadenie 4)
- Loď má povolené používať nasledovné vybavenie, materiál, zariadenie alebo prístroje/zariadenia namontované na lodi alebo iné postupy alternatívne lodné palivo alebo metódy pre dosiahnutie súladu použité ako alternatíva k tým, ktoré vyžaduje táto Príloha:

Systém alebo zariadenie	Umiestnenie na lodi	Látka

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE tento záznam je vo všetkých ohľadoch správny.

Vydané v.....

(miesto vydania osvedčenia)

Dátum (dd/mm/rrrr).....

(dátum vydania)

(podpis splnomocneného úradníka
vydávajúceho orgánu)

(odtlačok pečiatky alebo podľa potreby pečať vydávajúceho správneho orgánu)

DODATOK II**SKÚŠOBNÉ CYKLY A VÁHOVÉ FAKTORY****(Nariadenie 13)**

Nasledujúce skúšobné cykly a váhové faktory majú byť použité na overenie súladu lodných dieselových motorov s limitmi NO_x v zmysle nariadenia 13 tejto Prílohy pomocou skúšobného postupu a výpočtovej metódy, ktoré sú uvedené v revidovanom Technickom kódexe NO_x z roku 2008.

- .1 V prípade lodných motorov pracujúcich so stálou/konštantnou rýchlosťou otáčania určených pre hlavný pohon lode, vrátane dielelektrického pohonu, je nutné použiť skúšobný cyklus E2.
- .2 Pre sústavy s nastaviteľnou vrtulou je potrebné použiť skúšobný cyklus E2.
- .3 V prípade hlavných a pomocných motorov pracujúcich podľa vrtulovej krivky, je potrebné použiť skúšobný cyklus E3.
- .4 V prípade pomocných lodných motorov pracujúcich so stálou/konštantnou rýchlosťou otáčania, je nutné použiť skúšobný cyklus D2; a
- .5 V prípade pomocných lodných motorov pracujúcich s premenlivou rýchlosťou a premenlivou záťažou, ktoré nepatria medzi motory uvedené vyššie, je potrebné použiť skúšobný cyklus C1.

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Hlavný pohon so stálou/konštantnou rýchlosťou otáčania“ (vrátane inštalácie s dielelektrickým pohonom alebo sústavy s nastaviteľnou vrtulou)

Skúšobný cyklus E2	Rýchlosť	100 %	100 %	100 %	100 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %
	Váhový faktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Hlavný a pomocný motor pracujúci podľa vrtulovej krivky“

Skúšobný cyklus E3	Rýchlosť	100 %	100 %	100 %	100 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %
	Váhový faktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Pomocné, lodné motory pracujúce so stálou/konštantnou rýchlosťou otáčania“

Skúšobný cyklus D2	Rýchlosť	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Váhový faktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Pomocné, lodné motory pracujúce s premenlivou rýchlosťou a premenlivou záťažou“

Skúšobný cyklus C1	Rýchlosť	Nominálne otáčky				Stredné otáčky			Voľnobeh
	Krútiaci moment	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Váhový faktor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

V prípade lodného motora, ktorý má byť certifikovaný v súlade s bodom 5.1.1 nariadenia 13, nesmú špecifické emisie v každom jednotlivom bode režimu prekročiť platnú limitnú hodnotu emisií NO_x o viac ako 50%, okrem týchto prípadov:

- .1 pri 10% režimu v skúšobnom cykle D2.

- .2 pri 10% režimu v skúšobnom cykle C1.
- .3 V bode režimu „Voľnobeh“ v skúšobnom cykle C1.

DODATOK III**Kritériá a postupy pre určenie oblastí kontroly emisií
(Nariadenie 13.6 a nariadenie 14.3)****1 Ciele**

- 1.1 Cieľom tohto dodatku je poskytnúť zmluvným stranám kritériá a postupy na formuláciu a predkladanie návrhov pre určenie oblastí kontroly emisií a stanoviť faktory, ktoré je potrebné zvážiť vtedy v čase posudzovania návrhov Organizáciou.
- 1.2 Emisie NO_x, SO_x a prachové častice z námorných lodí prispievajú ku koncentráciám znečistenia ovzdušia v mestách a pobrežných oblastiach po celom svete. Nepriaznivé účinky na verejné zdravie a životné prostredie spojené so znečistením ovzdušia zahŕňajú prípady predčasnej úmrtnosti, kardiopulmonálne ochorenia, rakovinu pľúc, chronické respiračné ochorenia acidifikáciu a eutrofizáciu.
- 1.3 Oblasť kontroly emisií by mala byť preskúmaná za účelom schválenia Organizáciou ak sa preukáže, že je potrebné zabrániť, obmedziť a regulovať znečistenie ovzdušia emisiami NO_x alebo emisiami SO_x a prachovými časticami z lodí. Alebo všetkých troch typov emisií (ďalej len ako „emisie“) z lodí.

2 Postup na vyhlásenie oblastí kontroly emisií

- 2.1 Návrh na vyhlásenie oblasti kontroly emisií NO_x alebo SO_x a prachovými časticami z lodí alebo všetkých troch typov emisií môžu predložiť Organizácii len zmluvné štáty. Ak dva alebo viacero zmluvných štátov má spoločný záujem v konkrétnej oblasti, mali by sformulovať koordinovaný návrh.
- 2.2 Návrh na určenie danej oblasti ako oblasti kontroly emisií by sa mal predložiť Organizácii v súlade s nariadeniami a postupmi stanovenými touto Organizáciou.

3 Kritériá návrhu na vyhlásenie oblastí kontroly emisií

- 3.1 Návrh musí obsahovať:
 - .1 jasné vymedzenie navrhovanej oblasti uplatňovania opatrení na kontrolu emisií spolu s referenčnou mapou, na ktorej je vyznačená táto oblasť;
 - .2 typ alebo typy emisií ktorých kontrola sa navrhuje (t. j. NO_x alebo SO_x a tuhé častice alebo všetky tri typy emisií);
 - .3 opis ľudskej populácie a environmentálnych oblastí ohrozených dopadmi emisií z lodí;
 - .4 posúdenie, že emisie z lodí pôsobiace v navrhovanej oblasti použitia prispievajú ku koncentráciám znečistenia ovzdušia v okolitom ovzduší alebo k nepriaznivým vplyvom na životné prostredie. Takéto hodnotenie obsahuje opis vplyvov príslušných emisií na ľudské zdravie a životné prostredie ako sú nepriaznivé vplyvy na suchozemské a vodné ekosystémy, oblasti prirodzenej produktivity, kritické biotopy, kvalita vody, zdravie ľudí a oblasti kultúrneho a vedeckého významu, podľa toho, čo je uplatniteľné. Identifikujú sa zdroje príslušných údajov vrátane použitých metodík;
 - .5 príslušné informácie týkajúce sa meteorologických podmienok v navrhovanej oblasti použitia a týkajúce sa ľudskej populácie a životného prostredia v rizikových oblastiach, najmä informácie o prevládajúcich smeroch vetra alebo informácie o topografických, geologických, oceánografických, morfológických alebo iných podmienkach, ktoré prispievajú k koncentráciám znečistenia okolitého vzduchu alebo majú nepriaznivé vplyvy na životné prostredie;
 - .6 charakter lodnej dopravy v navrhovanej oblasti regulácie emisií vrátane vzorcov a hustoty

takejto premávky;

- .7 opis regulačných opatrení prijatých navrhujúcou zmluvnou stranou alebo zmluvnými stranami, ktoré sa týkajú pozemných zdrojov emisií NO_x/SO_x a tuhých znečisťujúcich látok ovplyvňujúcich ohrozené ľudské obyvateľstvo a ohrozené oblasti životného prostredia, ktoré sa tam nachádzajú a pôsobia súbežne, s uvažovanými opatreniami a ktoré by mali byť prijaté vzhľadom na ustanovenia nariadení 13 a 14 Prílohy VI tohto Dohovoru; a
 - .8 relatívne náklady na zníženie emisií z lodí v porovnaní s reguláciou na pevnine a ekonomické dopady na lodnú dopravu v oblasti medzinárodného obchodu.
- 3.2 Geografické obmedzenia kontrolnej oblasti emisií budú vychádzať z príslušných kritérií opísaných vyššie, vrátane emisií a ukladania emisií z lodí plávajúcich v navrhutej oblasti, dopravných modelov a hustoty dopravy a veterných podmienok.

4 Postupy pre posúdenie a schválenie oblastí s reguláciou emisií zo strany organizácie

- 4.1 Organizácia musí zvážiť každý návrh, ktorý jej predloží zmluvný štát alebo zmluvné štáty.
- 4.2 Pri posudzovaní návrhu organizácia vezme do úvahy kritéria, ktoré budú zahrnuté v každom návrhu na schválenie a ktoré sú uvedené vyššie v odseku 3.
- 4.3 Oblasť s reguláciou emisií musí byť vyhlásená prostredníctvom Dodatku tejto Prílohy a to po zvážení, schválení a uvedení do platnosti v súlade s článkom 16 tohto Dohovoru.

5 Prevádzkovanie oblastí s reguláciou emisií

- 5.1 Zmluvným stranám, ktorých lode plávajú v danej oblasti sa doporučuje aby Organizáciu informovali o akýchkoľvek problémoch týkajúcich sa prevádzkovania týchto oblastí.

DODATOK IV**TYPOVÉ SCHVÁLENIE A OBMEDZENIA PRE PREVÁDZKOVANIE LODNÝCH SPAĽOVNÍ****(Nariadenie 16)**

- 1 Lodné spaľovne vymedzené v nariadení 16.6.1 musia mať IMO osvedčenie o typovom schválení pre každú spaľovňu. Pre získanie takéhoto osvedčenia musí byť spaľovňa navrhnutá a postavená v súlade so schválenými technickými normami stanovenými nariadením 16.6.1. Každý model musí byť podrobený špecifikovanej skúšobnej prevádzke typového schválenia vo výrobnom závode alebo pod vedením príslušného správneho orgánu v schválenom skúšobnom zariadení s použitím nasledovných noriem pre štandardné palivá/odpady určené pre skúšku typového schválenia na stanovenie, či spaľovňa funguje v rámci limitov stanovených v bode 2 tohoto Dodatku:
- | | |
|------------------------------|--|
| Ropný kal pozostávajúci z: | 75% ropného kalu z HFO;
5% odpadového mazacieho oleja; a
20% emulgovanej vody; |
| Pevný odpad pozostávajúci z: | 50% potravinárskeho odpadu;
50% odpadkov obsahujúcich;
cca 30% papiera,
cca 40% kartónu,
cca 10% handier,
cca 20% plastov,
Zmes môže mať až 50% vlhkosť a obsahovať 7% nehorľavých tuhých látok. |
- 2 Lodné spaľovne popísané v nariadení 16.6.1 musia byť prevádzkované v rámci nasledovných limitov:
- | | |
|---|---|
| O ₂ v spaľovacej komore: | 6 – 12% |
| Max. priemerný obsah CO v spalínach: | 200 mg/MJ |
| Max. priemerné množstvo sadzí: | 3 v stupnici Bacharach alebo
1 v stupnici Ringelman (20% nepriehľadnosti)(vyššie množstvo sadzí je dovolené len na veľmi krátku dobu, napríklad pri štartovaní) |
| Nespálené zložky vo zvyšku popola: | maximálne 10% váhy |
| Rozsah výstupnej teploty spalín zo spaľovacej komory: | 850 - 1200°C |

DODATOK V**Informácie, ktoré majú byť uvedené v dodacom liste lodného paliva
(Nariadenie 18 odsek 5)**

Názov a identifikačné číslo IMO lode prijímajúcej lodné palivo

Prístav

Dátum začatia dodávky lodného paliva

Meno adresa a telefónne číslo dodávateľa lodného paliva

Názov výrobku

Množstvo v metrických tonách

Hustota pri teplote 15°C, (kg/m³) *

Obsah síry (% m/m) **

Vyhlásenie podpísané a potvrdené zástupcom dodávateľa lodného paliva, že dodané lodné palivo je v súlade s nariadením 14 odsek 1 alebo nariadením 14 odsek 4 a nariadením 18 odsek 3 tejto Prílohy.

DODATOK VI**Postup overovania vzoriek lodného paliva podľa Prílohy VI Dohovoru MARPOL
(nariadenie 18.8.2)**

Nasledovný postup sa použije na určenie, či je lodné palivo dodané a používané na palube lodí v súlade s limitmi síry požadovanými v zmysle nariadenia 14 Prílohy VI.

1 Všeobecné požiadavky

- 1.1 Reprezentatívna vzorka lodného paliva, ktorá sa požaduje podľa odseku 8.1 nariadenia 18 („vzorka MARPOL“) sa použije na overenie obsahu síry v lodnom palive doručenom na loď.
- 1.2 Správny orgán, prostredníctvom príslušného orgánu, riadi postup overovania.
- 1.3 Laboratória zodpovedné za postup overovania uvedený v tomto Dodatku, musia byť na účely vykonania skúšok plne akreditované.

2 Postup overovania – 1 etapa

- 2.1 Vzorka MARPOL musí byť doručená do laboratória príslušným orgánom.
- 2.2 Laboratórium musí :
 - .1 zaznamenať podrobnosti o čísle plomby a štítku so vzorkou do záznamu o skúške;
 - .2 potvrdiť, že plomba na vzorke MARPOL nie je porušená;
 - .3 odmietnuť akúkoľvek vzorku MARPOL, ktorej pečať bola porušená.
- 2.3 Ak plomba vzorky MARPOL nie je porušená, laboratórium pristúpi k postupu overovania a to znamená, že musí:
 - .1 zabezpečiť, že vzorka MARPOL je dôkladne rovnorodá;
 - .2 odobrať dve čiastkové vzorky zo vzorky MARPOL; a
 - .3 znovu zapečatiť vzorku MARPOL a zaznamenať nové podrobnosti o opätovnom zapečatení do záznamu o teste.
- 2.4 Tieto dve čiastkové vzorky sa testujú postupne, v súlade so špecifikovanou skúšobnou metódou uvedenou v dodatku V (druhá poznámka pod čiarou). Na účely tohto postupu overovania sa výsledky

* Lodné palivo musí byť testované v súlade s normami ISO 3675:1998 alebo ISO 12185:1996.

** Lodné palivo musí byť testované v súlade s normou ISO 8754:2003.

testovacej analýzy označujú ako „A“ a „B“:

- .1 Ak sú výsledky „A“ a „B“ v rámci opakovateľnosti (*r*) testovacej metódy, musia byť považované, za platné.
- .2 Ak výsledky „A“ a „B“ nie sú v rámci opakovateľnosti (*r*) testovacej metódy, obidva výsledky sa musia zamietnuť a laboratórium odoberie a analyzuje dve nové čiastkové vzorky. Po odobratí nových čiastkových vzoriek by sa fľaša so vzorkou mala znovu uzavrieť v súlade s odsekom 2.3.3.

2.5 Ak sú výsledky skúšky „A“ a „B“ platné, musí byť vypočítaný priemer z týchto dvoch výsledkov, čím sa získa výsledok označovaný ako „X“:

- .1 Ak výsledok „X“ sa rovná príslušnej hodnote alebo je nižší ako príslušný limit požadovaný v Prílohe VI, znamená to, že lodné palivo spĺňa príslušné požiadavky.
- .2 Ak je výsledok „X“ vyšší ako použiteľný limit požadovaný v prílohe VI, musí byť prevedená 2 etapa postupu overovania. Ak je však výsledok „X“ vyšší ako limit špecifikácie o 0,59 *R* (kde *R* je reprodukovateľnosť skúšobnej metódy), znamená to, že lodné palivo sa považuje za nevyhovujúcu a nie sú potrebné žiadne ďalšie skúšky.

3 Postup overovania – 2 etapa

3.1 Ak je v súlade s bodom 2.5.2 nevyhnutná 2 etapa postupu overovania, príslušný orgán zašle vzorku MARPOL druhému akreditovanému laboratóriu.

3.2 Po obdržaní vzorky MARPOL prevedie laboratórium nasledovné úkony:

- .1 zaznamená podrobnosti o čísle plomby nového, opätovného zapečatenia použitého v súlade s bodom 2.3.3 a o štítku na vzorke do záznamu o skúške;
- .2 odoberie dve čiastkové vzorky zo vzorky MARPOL; a
- .3 znovu zapečatí vzorku MARPOL a zaznamená nové podrobnosti o opätovnom zapečatení do záznamu o skúške/teste.

3.3 Tieto dve čiastkové vzorky musia byť testované postupne, v súlade so skúšobnou metódou uvedenou v Dodatku V (druhá poznámka pod čiarou). Na účely tohto postupu overovania sa musia výsledky testovacej analýzy označovať ako „C“ a „D“:

- .1 ak sú výsledky „C“ a „D“ v rámci opakovateľnosti (*r*) testovacej metódy, musia sa považovať za platné.
- .2 Ak výsledky „C“ a „D“ nie sú v rámci opakovateľnosti (*r*) testovacej metódy, obidva výsledky musia byť zamietnuté a laboratórium odoberie a analyzuje dve nové podvzorky. Po odobratí nových čiastkových vzoriek by sa fľaša so vzorkou mala znovu uzavrieť a zaplombovať v súlade s bodom 3.2.3.

3.4 Ak sú výsledky skúšky „C“ a „D“ platné a výsledky „A“, „B“, „C“ a „D“ sú v rámci reprodukovateľnosti (*R*) skúšobnej metódy, potom laboratórium musí tieto výsledky spriemerovať, tento priemer sa označuje ako hodnota „Y“.

- .1 Ak je výsledok „Y“ rovný alebo klesne pod príslušný limit požadovaný v Prílohe VI, znamená to, že lodné palivo vyhovuje príslušným požiadavkám.
- .2 Ak je výsledok „Y“ vyšší ako použiteľný limit požadovaný v Prílohe VI znamená to, že táto lodné palivo nespĺňa príslušné normy požadované v Prílohe VI.

3.5 Ak výsledky „A“, „B“, „C“ a „D“ nie sú v rámci reprodukovateľnosti (*R*) testovacej metódy, potom môže správny orgán anulovať všetky výsledky testov a podľa svojho uváženia zopakovať celý testovací proces.

3.6 Výsledky získané postupom overovania sú konečné.

DODATOK VII**Severo-americká oblasť kontroly emisií
(nariadenie 13.6 a nariadenie 14.3)**

Oblasť s reguláciou emisií v severnej Amerike zahŕňa:

- .1** morskú oblasť nachádzajúcu sa pri pobreží Tichého oceánu Spojených štátov a Kanady ohraničenú geodetickými čiarami spájajúcimi tieto súradnice:

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
1	32°32'.10 N	117°06'.11 W
2	32°32'.04 N	117°07'.29 W
3	32°31'.39 N	117°14'.20 W
4	32°33'.13 N	117°15'.50 W
5	32°34'.21 N	117°22'.01 W
6	32°35'.23 N	117°27'.53 W
7	32°37'.38 N	117°49'.34 W
8	31°07'.59 N	118°36'.21 W
9	30°33'.25 N	121°47'.29 W
10	31°46'.11 N	123°17'.22 W
11	32°21'.58 N	123°50'.44 W
12	32°56'.39 N	124°11'.47 W
13	33°40'.12 N	124°27'.15 W
14	34°31'.28 N	125°16'.52 W
15	35°14'.38 N	125°43'.23 W
16	35°43'.60 N	126°18'.53 W
17	36°16'.25 N	126°45'.30 W
18	37°01'.35 N	127°07'.18 W
19	37°45'.39 N	127°38'.02 W
20	38°25'.08 N	127°52'.60 W
21	39°25'.05 N	128°31'.23 W
22	40°18'.47 N	128°45'.46 W
23	41°13'.39 N	128°40'.22 W
24	42°12'.49 N	129°00'.38 W
25	42°47'.34 N	129°05'.42 W
26	43°26'.22 N	129°01'.26 W
27	44°24'.43 N	128°41'.23 W
28	45°30'.43 N	128°40'.02 W
29	46°11'.01 N	128°49'.01 W
30	46°33'.55 N	129°04'.29 W
31	47°39'.55 N	131°15'.41 W
32	48°32'.32 N	132°41'.00 W
33	48°57'.47 N	133°14'.47 W
34	49°22'.39 N	134°15'.51 W
35	50°01'.52 N	135°19'.01 W
36	51°03'.18 N	136°45'.45 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
37	51°54'.04 N	137°41'.54 W
38	52°45'.12 N	138°20'.14 W
39	53°29'.20 N	138°40'.36 W
40	53°40'.39 N	138°48'.53 W
41	54°13'.45 N	139°32'.38 W
42	54°39'.25 N	139°56'.19 W
43	55°20'.18 N	140°55'.45 W
44	56°07'.12 N	141°36'.18 W
45	56°28'.32 N	142°17'.19 W
46	56°37'.19 N	142°48'.57 W
47	58°51'.04 N	153°15'.03 W

.2 morské oblasti nachádzajúce sa pri atlantickom pobreží Spojených štátov, Kanady a Francúzska (Saint-Pierre-et-Miquelon) a pri mexickom pobreží Mexického zálivu v Spojených štátoch uzavreté geodetickými čiarami spájajúcimi tieto súradnice:

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
1	60°00'.00 N	64°09'.36 W
2	60°00'.00 N	56°43'.00 W
3	58°54'.01 N	55°38'.05 W
4	57°50'.52 N	55°03'.47 W
5	57°35'.13 N	54°00'.59 W
6	57°14'.20 N	53°07'.58 W
7	56°48'.09 N	52°23'.29 W
8	56°18'.13 N	51°49'.42 W
9	54°23'.21 N	50°17'.44 W
10	53°44'.54 N	50°07'.17 W
11	53°04'.59 N	50°10'.05 W
12	52°20'.06 N	49°57'.09 W
13	51°34'.20 N	48°52'.45 W
14	50°40'.15 N	48°16'.04 W
15	50°02'.28 N	48°07'.03 W
16	49°24'.03 N	48°09'.35 W
17	48°39'.22 N	47°55'.17 W
18	47°24'.25 N	47°46'.56 W
19	46°35'.12 N	48°00'.54 W
20	45°19'.45 N	48°43'.28 W
21	44°43'.38 N	49°16'.50 W
22	44°16'.38 N	49°51'.23 W
23	43°53'.15 N	50°34'.01 W
24	43°36'.06 N	51°20'.41 W
25	43°23'.59 N	52°17'.22 W
26	43°19'.50 N	53°20'.13 W
27	43°21'.14 N	54°09'.20 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
28	43°29'.41 N	55°07'.41 W
29	42°40'.12 N	55°31'.44 W
30	41°58'.19 N	56°09'.34 W
31	41°20'.21 N	57°05'.13 W
32	40°55'.34 N	58°02'.55 W
33	40°41'.38 N	59°05'.18 W
34	40°38'.33 N	60°12'.20 W
35	40°45'.46 N	61°14'.03 W
36	41°04'.52 N	62°17'.49 W
37	40°36'.55 N	63°10'.49 W
38	40°17'.32 N	64°08'.37 W
39	40°07'.46 N	64°59'.31 W
40	40°05'.44 N	65°53'.07 W
41	39°58'.05 N	65°59'.51 W
42	39°28'.24 N	66°21'.14 W
43	39°01'.54 N	66°48'.33 W
44	38°39'.16 N	67°20'.59 W
45	38°19'.20 N	68°02'.01 W
46	38°05'.29 N	68°46'.55 W
47	37°58'.14 N	69°34'.07 W
48	37°57'.47 N	70°24'.09 W
49	37°52'.46 N	70°37'.50 W
50	37°18'.37 N	71°08'.33 W
51	36°32'.25 N	71°33'.59 W
52	35°34'.58 N	71°26'.02 W
53	34°33'.10 N	71°37'.04 W
54	33°54'.49 N	71°52'.35 W
55	33°19'.23 N	72°17'.12 W
56	32°45'.31 N	72°54'.05 W
57	31°55'.13 N	74°12'.02 W
58	31°27'.14 N	75°15'.20 W
59	31°03'.16 N	75°51'.18 W
60	30°45'.42 N	76°31'.38 W
61	30°12'.48 N	77°18'.29 W
62	29°25'.17 N	76°56'.42 W
63	28°36'.59 N	76°47'.60 W
64	28°17'.13 N	76°40'.10 W
65	28°17'.12 N	79°11'.23 W
66	27°52'.56 N	79°28'.35 W
67	27°26'.01 N	79°31'.38 W
68	27°16'.13 N	79°34'.18 W
69	27°11'.54 N	79°34'.56 W
70	27°05'.59 N	79°35'.19 W
71	27°00'.28 N	79°35'.17 W
72	26°55'.16 N	79°34'.39 W
73	26°53'.58 N	79°34'.27 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
74	26°45'.46 N	79°32'.41 W
75	26°44'.30 N	79°32'.23 W
76	26°43'.40 N	79°32'.20 W
77	26°41'.12 N	79°32'.01 W
78	26°38'.13 N	79°31'.32 W
79	26°36'.30 N	79°31'.06 W
80	26°35'.21 N	79°30'.50 W
81	26°34'.51 N	79°30'.46 W
82	26°34'.11 N	79°30'.38 W
83	26°31'.12 N	79°30'.15 W
84	26°29'.05 N	79°29'.53 W
85	26°25'.31 N	79°29'.58 W
86	26°23'.29 N	79°29'.55 W
87	26°23'.21 N	79°29'.54 W
88	26°18'.57 N	79°31'.55 W
89	26°15'.26 N	79°33'.17 W
90	26°15'.13 N	79°33'.23 W
91	26°08'.09 N	79°35'.53 W
92	26°07'.47 N	79°36'.09 W
93	26°06'.59 N	79°36'.35 W
94	26°02'.52 N	79°38'.22 W
95	25°59'.30 N	79°40'.03 W
96	25°59'.16 N	79°40'.08 W
97	25°57'.48 N	79°40'.38 W
98	25°56'.18 N	79°41'.06 W
99	25°54'.04 N	79°41'.38 W
100	25°53'.24 N	79°41'.46 W
101	25°51'.54 N	79°41'.59 W
102	25°49'.33 N	79°42'.16 W
103	25°48'.24 N	79°42'.23 W
104	25°48'.20 N	79°42'.24 W
105	25°46'.26 N	79°42'.44 W
106	25°46'.16 N	79°42'.45 W
107	25°43'.40 N	79°42'.59 W
108	25°42'.31 N	79°42'.48 W
109	25°40'.37 N	79°42'.27 W
110	25°37'.24 N	79°42'.27 W
111	25°37'.08 N	79°42'.27 W
112	25°31'.03 N	79°42'.12 W
113	25°27'.59 N	79°42'.11 W
114	25°24'.04 N	79°42'.12 W
115	25°22'.21 N	79°42'.20 W
116	25°21'.29 N	79°42'.08 W
117	25°16'.52 N	79°41'.24 W
118	25°15'.57 N	79°41'.31 W
119	25°10.39 N	79°41'.31 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
120	25°09'.51 N	79°41'.36 W
121	25°09'.03 N	79°41'.45 W
122	25°03'.55 N	79°42'.29 W
123	25°02'.60 N	79°42'.56 W
124	25°00'.30 N	79°44'.05 W
125	24°59'.03 N	79°44'.48 W
126	24°55'.28 N	79°45'.57 W
127	24°44'.18 N	79°49'.24 W
128	24°43'.04 N	79°49'.38 W
129	24°42'.36 N	79°50'.50 W
130	24°41'.47 N	79°52'.57 W
131	24°38'.32 N	79°59'.58 W
132	24°36'.27 N	80°03'.51 W
133	24°33'.18 N	80°12'.43 W
134	24°33'.05 N	80°13'.21 W
135	24°32'.13 N	80°15'.16 W
136	24°31'.27 N	80°16'.55 W
137	24°30'.57 N	80°17'.47 W
138	24°30'.14 N	80°19'.21 W
139	24°30'.06 N	80°19'.44 W
140	24°29'.38 N	80°21'.05 W
141	24°28'.18 N	80°24'.35 W
142	24°28'.06 N	80°25'.10 W
143	24°27'.23 N	80°27'.20 W
144	24°26'.30 N	80°29'.30 W
145	24°25'.07 N	80°32'.22 W
146	24°23'.30 N	80°36'.09 W
147	24°22'.33 N	80°38'.56 W
148	24°22'.07 N	80°39'.51 W
149	24°19'.31 N	80°45'.21 W
150	24°19'.16 N	80°45'.47 W
151	24°18'.38 N	80°46'.49 W
152	24°18'.35 N	80°46'.54 W
153	24°09'.51 N	80°59'.47 W
154	24°09'.48 N	80°59'.51 W
155	24°08'.58 N	81°01'.07 W
156	24°08'.30 N	81°01'.51 W
157	24°08'.26 N	81°01'.57 W
158	24°07'.28 N	81°03'.06 W
159	24°02'.20 N	81°09'.05 W
160	23°59'.60 N	81°11'.16 W
161	23°55'.32 N	81°12'.55 W
162	23°53'.52 N	81°19'.43 W
163	23°50'.52 N	81°29'.59 W
164	23°50'.02 N	81°39'.59 W
165	23°49'.05 N	81°49'.59 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
166	23°49'.05 N	82°00'.11 W
167	23°49'.42 N	82°09'.59 W
168	23°51'.14 N	82°24'.59 W
169	23°51'.14 N	82°39'.59 W
170	23°49'.42 N	82°48'.53 W
171	23°49'.32 N	82°51'.11 W
172	23°49'.24 N	82°59'.59 W
173	23°49'.52 N	83°14'.59 W
174	23°51'.22 N	83°25'.49 W
175	23°52'.27 N	83°33'.01 W
176	23°54'.04 N	83°41'.35 W
177	23°55'.47 N	83°48'.11 W
178	23°58'.38 N	83°59'.59 W
179	24°09'.37 N	84°29'.27 W
180	24°13'.20 N	84°38'.39 W
181	24°16'.41 N	84°46'.07 W
182	24°23'.30 N	84°59'.59 W
183	24°26'.37 N	85°06'.19 W
184	24°38'.57 N	85°31'.54 W
185	24°44'.17 N	85°43'.11 W
186	24°53'.57 N	85°59'.59 W
187	25°10'.44 N	86°30'.07 W
188	25°43'.15 N	86°21'.14 W
189	26°13'.13 N	86°06'.45 W
190	26°27'.22 N	86°13'.15 W
191	26°33'.46 N	86°37'.07 W
192	26°01'.24 N	87°29'.35 W
193	25°42'.25 N	88°33'.00 W
194	25°46'.54 N	90°29'.41 W
195	25°44'.39 N	90°47'.05 W
196	25°51'.43 N	91°52'.50 W
197	26°17'.44 N	93°03'.59 W
198	25°59'.55 N	93°33'.52 W
199	26°00'.32 N	95°39'.27 W
200	26°00'.33 N	96°48'.30 W
201	25°58'.32 N	96°55'.28 W
202	25°58'.15 N	96°58'.41 W
208	25°57'.58 N	97°01'.54 W
204	25°57'.41 N	97°05'.08 W
205	25°57'.24 N	97°08'.21 W
206	25°57'.24 N	97°08'.47 W

.3 morská oblasť nachádzajúca sa pri pobreží Havajských ostrovov Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i a Kaho'olawe, ohraničená geodetickými čiarami spájajúcimi tieto súradnice:

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
1	22°32'.54 N	153°00'.33 W
2	23°06'.05 N	153°28'.36 W
3	23°32'.11 N	154°02'.12 W
4	23°51'.47 N	154°36'.48 W
5	24°21'.49 N	155°51'.13 W
6	24°41'.47 N	156°27'.27 W
7	24°57'.33 N	157°22'.17 W
8	25°13'.41 N	157°54'.13 W
9	25°25'.31 N	158°30'.36 W
10	25°31'.19 N	159°09'.47 W
11	25°30'.31 N	159°54'.21 W
12	25°21'.53 N	160°39'.53 W
13	25°00'.06 N	161°38'.33 W
14	24°40'.49 N	162°13'.13 W
15	24°15'.53 N	162°43'.08 W
16	23°40'.50 N	163°13'.00 W
17	23°03'.20 N	163°32'.58 W
18	22°20'.09 N	163°44'.41 W
19	21°36'.45 N	163°46'.03 W
20	20°55'.26 N	163°37'.44 W
21	20°13'.34 N	163°19'.13 W
22	19°39'.03 N	162°53'.48 W
23	19°09'.43 N	162°20'.35 W
24	18°39'.16 N	161°19'.14 W
25	18°30'.31 N	160°38'.30 W
26	18°29'.31 N	159°56'.17 W
27	18°10'.41 N	159°14'.08 W
28	17°31'.17 N	158°56'.55 W
29	16°54'.06 N	158°30'.29 W
30	16°25'.49 N	157°59'.25 W
31	15°59'.57 N	157°17'.35 W
32	15°40'.37 N	156°21'.06 W
33	15°37'.36 N	155°22'.16 W
34	15°43'.46 N	154°46'.37 W
35	15°55'.32 N	154°13'.05 W
36	16°46'.27 N	152°49'.11 W
37	17°33'.42 N	152°00'.32 W
38	18°30'.16 N	151°30'.24 W
39	19°02'.47 N	151°22'.17 W
40	19°34'.46 N	151°19'.47 W
41	20°07'.42 N	151°22'.58 W
42	20°38'.43 N	151°31'.36 W
43	21°29'.09 N	151°59'.50 W

Bod	Súradnice zemepisnej šírky	Súradnice zemepisnej dĺžky
44	22°06'.58 N	152°31'.25 W
45	22°32'.54 N	153°00'.33 W

Jednotný výklad Prílohy VI**1 Plán riadenia VOC**

Nariadenia Požiadavka na plán riadenia VOC sa vzťahuje len na tanker prepravujúci surovú ropu.
15.6; 15.7

MARPOL

CONSOLIDATED EDITION

2011

**Articles, Protocols, Annexes and United Interpretations
of the International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and
1997 Protocol**

*(Incorporating amendments, that have been adopted by the MEPC and have
entered into force, up to and including the 2010 amendments, as adopted by
resolution MEPC.190(60) and MEPC.194(61))*

Introduction

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL Convention), was adopted by the International Conference on Marine Pollution convened by the International Maritime Organization (IMO) from 8 October to 2 November 1973. Protocol I (Provisions concerning reports on incidents involving Harmful Substances) and Protocol II (Arbitration) were adopted at the same Conference. This Convention was subsequently modified by the Protocol of 1978 relating thereto, which was adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP Conference) convened by IMO from 6 to 17 February 1978. The Convention, as modified by the 1978 Protocol, is known as the "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto", or, in short form, "MARPOL 73/78". Regulations covering the various sources of ship-generated pollution are contained in the five Annexes of the Convention. The Convention has also been modified by the Protocol of 1997, whereby a sixth Annex was added. It may be noted that the Marine Environment Protection Committee (MEPC), at its fifty-sixth session, decided that, when referring to the Convention and its six Annexes as a whole, the term "MARPOL" should be preferred to "MARPOL 73/78", as the latter would leave Annex VI on Prevention of air pollution from ships, which had been adopted by the 1997 Protocol, outside its scope.

The Marine Environment Protection Committee, since its inception in 1974, has reviewed various provisions of the MARPOL Convention that have been found to require clarification or have given rise to difficulties in implementation. In order to resolve such ambiguities and difficulties in a uniform manner, the MEPC agreed that it was desirable to develop unified interpretations. In certain cases, the MEPC recognized that there was a need to amend existing regulations or to introduce new regulations with the aim of reducing even further operational and accidental pollution from ships. These activities by the MEPC have resulted in a number of unified interpretations and amendments to the Convention.

The purpose of this publication is to provide an easy reference to the up-to-date provisions and unified interpretations of the articles, protocols and Annexes of the MARPOL Convention, including the incorporation of all of the amendments that have been adopted by the MEPC and have entered into force, up to and including the 2010 amendments (as adopted by resolution MEPC.190(60) and MEPC. 194(61)*). It should be noted, however, that the Secretariat has no intention of changing the authentic texts editorially or otherwise. For legal purposes, the authentic texts of the provisions of the MARPOL Convention should always be consulted.

In addition, amendments to Annex III adopted on 1 October 2010 by resolution MEPC.193(61), as well as amendments to Annexes IV, V and VI, adopted on 15 July 2011 by resolutions MEPC.200(62), MEPC20K62), MEPC.202(62) and MEPC.203(62), have been included in the Additional Information section. The date for tacit acceptance of resolution MEPC.193(61) is 1 July 2013 and, if it is accepted by that date, will enter into force on 1 January 2014. For the amendments to Annexes IV, V and VI, the date for tacit acceptance is 1 July 2012 and, if they are accepted on that date, they will enter into force on 1 January 2013. As of the date of publication of this edition, the criteria for entry into force of these amendments have not been met. It was felt, however, that the amendments might enter into force before the next revision of the present consolidated edition. Therefore, the texts of the above resolutions are reproduced in the Additional Information section of this publication. Also included, for ease of reference, are the consolidated texts of both Annex IV and Annex VI including amendments adopted by resolutions MEPC.200(62) and MEPC.203(62), respectively. For consistency in providing information, guidelines which are not made mandatory by the applicable Annex, and which are contained in another IMO publication, are omitted from the 2011 Consolidated Edition.

* The revised form of the Supplement to the IAPF Certificate, adopted by resolution MEPC.194(61), has been inserted into Annex V as the amendments were accepted on 1 August 2011 and will enter into force on 1 February 2012.

Protocol I - Provisions concerning reports on incidents involving harmful substances

This Protocol was adopted on 2 November 1973 and subsequently amended by:

- 1985 amendments (resolution MEPC.21(22)) by which the Protocol was replaced by a revised text: entered into force on 6 April 1987; and
- 1996 amendments (resolution MEPC.68(38)) on amendments to article II(1): entered into force on 1 January 1998.

Annex I - Regulations for the prevention of pollution by oil

Annex I entered into force on 2 October 1983 and, as between the Parties to MARPOL 73/78, supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1962 and 1969, which was then in force. A number of amendments to Annex I have been adopted by the MEPC and have entered into force as summarized below:

- 1984 amendments (resolution MEPC.14(20)) on control of discharge of oil; retention of oil on board; pumping, piping and discharge arrangements of oil tankers; subdivision and stability: entered into force on 7 January 1986;
- 1987 amendments (resolution MEPC.29(25)) on designation of the Gulf of Aden as a special area: entered into force on 1 April 1989;
- 1990 amendments (resolution MEPC.39(29)) on the introduction of the harmonized system of survey and certification: entered into force on 3 February 2000;
- 1990 amendments (resolution MEPC.42(30)) on designation of the Antarctic area as a special area: entered into force on 17 March 1992;
- 1991 amendments (resolution MEPC.47(31)) on new regulation 26, Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, and other amendments to Annex I: entered into force on 4 April 1993;
- 1992 amendments (resolution MEPC.51 (32)) on discharge criteria of Annex I: entered into force on 6 July 1993
- 1992 amendments (resolution MEPC.52(32)) on new regulations 13F and 13G and related amendments to Annex I: entered into force on 6 July 1993;
- 1994 amendments (resolution 1 adopted on 2 November 1994 by the Conference of Parties to MARPOL 73/78) on port State control on operational requirements: entered into force on 3 March 1996;
- 1997 amendments (resolution MEPC.75(40)) on designation of North West European waters as a special area and new regulation 25A: entered into force on 1 February 1999;
- 1999 amendments (resolution MEPC.78(43)) on amendments to regulations 13G and 26 and the IOPP Certificate: entered into force on 1 January 2001;
- 2001 amendments (resolution MEPC.95(46)) on amendments to regulation 13G: entered into force on 1 September 2002;
- 2003 amendments (resolution MEPC. 111(50)) on amendments to regulation 13G, new regulation 13H and related amendments to Annex I: entered into force on 5 April 2005;
- 2004 amendments (resolution MEPC.117(52)) on the revised Annex I: entered into force on 1 January 2007;
- 2006 amendments (resolution MEPC.141(54)) on amendments to regulations 1 and 21, addition of regulation 12A and related amendments to Annex I: entered into force on 1 August 2007;
- 2006 amendments (resolution MEPC.154(55)) on designation of the Southern South African waters as a special area: entered into force on 1 March 2008;

- 2006 amendments (resolution MEPC.164(56)) on amendments to regulation 38: entered into force on 1 December 2008;
- 2009 amendments (resolution MEPC.186(59)) on addition of a new chapter 8 concerning transfer of oil cargo between oil tankers at sea and amendments to the IOPP Certificate; and resolution MEPC.187(59) on amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 the IOPP Certificate and Oil Record Book: both entered into force on 1 January 2011; and
- 2010 amendments (resolution MEPC.189(60)) on addition of a new chapter 9 concerning the use or carriage of oils in the Antarctic area: entered into force on 1 August 2011.

Annex II - Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk

To facilitate implementation of the Annex, the original text underwent amendments in 1985, by resolution MEPC.16(22), in respect of pumping, piping and control requirements. At its twenty-second session, the MEPC also decided that, in accordance with article II of the 1978 Protocol, "Parties shall be bound by the provisions of Annex II of MARPOL 73/78 as amended from 6 April 1987" (resolution MEPC.17(22)). Subsequent amendments have been adopted by the MEPC and have entered into force as summarized below:

- 1989 amendments (resolution MEPC.34(27)), which updated appendices II and III to make them compatible with chapters 17/VI and 18/VII of the IBC Code and BCH Code, respectively: entered into force on 13 October 1990;
- 1990 amendments (resolution MEPC.39(29)) on the introduction of the harmonized system of survey and certification: entered into force on 3 February 2000;
- 1992 amendments (resolution MEPC.57(33)) on designation of the Antarctic area as a special area and lists of liquid substances in appendices to Annex II: entered into force on 1 July 1994;
- 1994 amendments (resolution 1 adopted on 2 November 1994 by the Conference of Parties to MARPOL 73/78) on port State control on operational requirements: entered into force on 3 March 1996;
- 1999 amendments (resolution MEPC.78(43)) on addition of new regulation 16: entered into force on 1 January 2001; and
- 2004 amendments (resolution MEPC.118(52)) on the revised Annex II: entered into force on 1 January 2007.

Annex III - Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form

Annex III entered into force on 1 July 1992. However, long before this entry into force date, the MEPC, with the concurrence of the Maritime Safety Committee (MSC), agreed that the Annex should be implemented through the IMDG Code. The IMDG Code had amendments covering marine pollution prepared by the MSC (Amendment 25-89) and these amendments were implemented from 1 January 1991. Subsequent amendments have been adopted by the MEPC and have entered into force as summarized below:

- 1992 amendments (resolution MEPC.58(33)), which totally revised Annex III as a clarification of the requirements in the original version of Annex III rather than a change of substance, and incorporated the reference to the IMDG Code: entered into force on 28 February 1994;
- 1994 amendments (resolution 2 adopted on 2 November 1994 by the Conference of Parties to MARPOL 73/78) on port State control on operational requirements: entered into force on 3 March 1996;
- 2000 amendments (MEPC.84(44)), deleting a clause relating to tainting of seafood: entered into force on 1 January 2002;
- 2006 amendments (resolution MEPC.156(55)) on the revised Annex III: entered into force on 1 January 2010; and
- 2010 amendments (resolution MEPC.193(61)) on the revised Annex III: entered into force on 1 January 2010; if they are accepted by 1 July 2013, they will enter into force on 1 January 2014.

Annex IV - Regulations for the prevention of pollution by sewage from ships

Annex IV entered into force on 27 September 2003. Subsequent amendments have been adopted by the MEPC and have entered into force as summarized below:

- 2004 amendments (resolution MEPC.115(51)) on the revised Annex IV: entered into force on 1 August 2005;
- 2006 amendments (resolution MEPC.143(54)) on new regulation 13 concerning port State control on operational requirements: if they are accepted on 1 February 2007 they entered into force on 1 August 2007;
- 2007 amendments (resolution MEPC.164(56)) on amendment of regulation 11.1.1: entered into force on 1 December 2008; and
- 2011 amendments (resolution MEPC.200(62)) on special area provisions and the designation of the Baltic Sea as a special area: if they are accepted by 1 July 2012, they will enter into force on 1 January 2013.

Annex V - Regulations for the prevention of pollution by garbage from ships

Annex V entered into force on 31 December 1988. Subsequent amendments have been adopted by the MEPC and have entered into force as summarized below:

- 1989 amendments (resolution MEPC.36(28)) on designation of the North Sea as a special area and amendment of regulation 6, Exceptions: entered into force on 18 February 1991;
- 1990 amendments (resolution MEPC.42(30)) on designation of the Antarctic area as a special area: entered into force on 17 March 1992;
- 1991 amendments (resolution MEPC.48(31)) on designation of the Wider Caribbean area as a special area: entered into force on 4 April 1993;
- 1994 amendments (resolution 3 adopted on 2 November 1994 by the Conference of Parties to MARPOL 73/78) on port State control on operational requirements: entered into force on 3 March 1996;
- 1995 amendments (resolution MEPC.65(37)) on amendment of regulation 2 and the addition of a new regulation 9 of Annex V: entered into force on 1 July 1997;
- 2000 amendments (resolution MEPC.89(45)) on amendments to regulations 1, 3, 5 and 9 and to the Record of Garbage Discharge: entered into force on 1 March 2002;
- 2004 amendments (resolution MEPC.116(51)) on amendments to the appendix to Annex V: entered into force on 1 August 2005; and
- 2011 amendments (resolution MEPC.201(62)) on the revised Annex V: if they are accepted by 1 July 2012, they will enter into force on 1 January 2013.

Annex VI - Regulations for the prevention of air pollution from ships

Annex VI is appended to the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, which was adopted by the International Conference of Parties to the MARPOL Convention in September 1997. Annex VI entered into force on 19 May 2005. Subsequent amendments have been adopted by the MEPC as summarized below:

- 2005 amendments (resolution MEPC.132(53)) on introducing the Harmonized System of Survey and Certification to the Annex and on designation of the North Sea as a new SO_x emission control area (SECA): entered into force on 22 November 2006;
- 2008 amendments (resolution MEPC.176(58)) on the revised Annex VI: entered into force on 1 July 2010;

- 2010 amendments (resolution MEPC.190(60)) on the North American emission control area: entered into force on 1 August 2011;
- 2010 amendments (resolution MEPC.194(61)) on revised form of supplement to the 1APP Certificate: will enter into force on 1 February 2012; and
- 2011 amendments (resolution MEPC.202(62)) on amendments to regulations 13 and 14 of Annex VI: if they are accepted by 1 July 2012, they will enter into force on 1 January 2013; and resolution MEPC.203(62) on regulations on energy efficiency for ships: if they are accepted by 1 July 2012, they will enter into force on 1 January 2013.

International Convention
for the Prevention of Pollution
from Ships, 1973

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) *Regulation* 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 offshore 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.

* The name of the Organization was changed to "International Maritime Organization" by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

(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 offshore 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 offshore 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 offshore 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 ship 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 offshore 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 offshore 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;*
- (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 subparagraphs (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.

*The text of (his subparagraph is replaced by that contained in article III of the 1978 Protocol

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 in force*

(1) The present Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 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 12 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 subparagraph (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 50 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 subparagraph (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 50 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 50 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 subparagraphs (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 subparagraph (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 subparagraph (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 subparagraph (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 subparagraph (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 12 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.

* Signatures omitted

Protocol of 1978 relating
to the International
Convention for the
Prevention of Pollution
from Ships, 1973

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.

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").*

*The name of the Organization was changed to "International Maritime Organization" by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

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 12 months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 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 12 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 11(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.

*Signatures omitted.

Protocol I

Provisions concerning reports on incidents
involving harmful substances

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 or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in article II of this Protocol 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 this article being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agent shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master under the provisions of this Protocol.

Article II

When to make reports

- (1) The report shall be made when an incident involves:
- (a) a discharge above the permitted level or probable discharge of oil or of noxious liquid substances for whatever reason including those for the purpose of securing the safety of the ship or for saving life at sea; or
 - (b) a discharge or probable discharge of harmful substances in packaged form, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges; or
 - (c) damage, failure or breakdown of a ship of 15 metres in length or above which:
 - (i) affects the safety of the ship; including but not limited to collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding and cargo shifting; or
 - (ii) results in impairment of the safety of navigation; including but not limited to, failure or breakdown of steering gear, propulsion plant, electrical generating system, and essential shipborne navigational aids; or
 - (d) a discharge during the operation of the ship of oil or noxious liquid substances in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.
- (2) For the purposes of this Protocol:
- (a) *Oil* referred to in subparagraph (1)(a) of this article means oil as defined in regulation 1.1 of Annex I of the Convention.
 - (b) *Noxious liquid substances* referred to in subparagraph (1)(a) of this article means noxious liquid substances as defined in regulation 1.10 of Annex II of the Convention.

- (c) *Harmful substances* in packaged form referred to in subparagraph (1)(b) of this article means substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

Article III

Contents of report

Reports shall in any case include:

- (a) identity of ships involved;
- (b) time, type and location of incident;
- (c) quantity and type of harmful substance involved;
- (d) assistance and salvage measures.

Article IV

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, and provide information concerning further developments; and
- (b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information.

Article V

Reporting procedures

- (1) Reports shall be made by the fastest telecommunications channels available with the highest possible priority to the nearest coastal State.
- (2) In order to implement the provisions of this Protocol, Parties to the present Convention shall issue, or cause to be issued, regulations or instructions on the procedures to be followed in reporting incidents involving harmful substances, based on guidelines developed by the Organization.*

*Refer to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC. 138(53); see IMO publication, sales number IA516F.

Protocol II

Arbitration

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 or 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 60 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 60 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 60 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 60 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 60 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 60 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 thereof.

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.

Protocol of 1997 to amend the
International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships,
1973, as modified by the Protocol of
1978 relating thereto

Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

RECOGNIZING the need to prevent and control air pollution from ships,

RECALLING principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,

CONSIDERING that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Instrument to be amended

The instrument which the present Protocol amends is 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"),

Article 2

Addition of Annex VI to the Convention

Annex VI entitled Regulations for the prevention of air pollution from ships, the text of which is set out in the annex to the present Protocol, is added.

Article 3

General obligations

1 The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the annex hereto.

Article 4*Amendment procedure*

In applying article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to "a Party to the Convention" shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex.

FINAL CLAUSES**Article 5***Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "Organization") from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") 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 (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Article 6*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 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 5 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 7*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.

3 A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

4 A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with article VII of that Protocol.

Article 8*Depositary*

- 1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (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; and
 - (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; and
 - (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 9*Languages*

THE PRESENT PROTOCOL is established in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective governments for that purpose, have signed* the present protocol.

DONE AT LONDON this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.

*Signatures omitted.

MARPOL Annex I

**Regulations for the prevention
of pollution by oil**

MARPOL Annex I

Regulations for the prevention of pollution by oil

Chapter 1 - 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 those 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.

SEE INTERPRETATION 1.1

2 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- .1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- .2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *OH fuel* means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

SEE INTERPRETATION 1.2

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

7 *Product, carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

9 *Major conversion:*

SEE INTERPRETATION 2

- .1 means a conversion of a ship:
 - .1.1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - .1.2 which changes the type of the ship; or

- .1.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- .1.4 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.
- .2 Notwithstanding the provisions of this definition;
- .2.1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 or this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and
- .2.2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 or this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.
- 10** *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' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.
- 11** *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 or sea pollution by oil is required.
- For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows;
- .1 *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 005°36' W;
 - .2 *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;
 - .3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;
 - .4 *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°28'.5 N, 043°19'.6 E) and Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E);
 - .5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);
 - .6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) and Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30.2 E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°30' N, 051°16'.9 E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13'.8 E);

.7 the Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S; and

.8 the North West European waters include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48°27' N on the French coast
48°27' N; 006°25' W
49°52' N; 007°44' W
50°30' N; 012° W
56°30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57°44'.8 N on the Danish and Swedish coasts

.9 the Oman area of the Arabian Sea means the sea area enclosed by the following coordinates:

22°30'.00 N; 059°48'.00 E
23°47'.27 N; 060°35'.73 E
22°40'.62 N; 062°25'.29 E
21°47'.40 N; 063°22'.22 E
20°30'.37 N; 062°52'.41 E
19°45'.90 N; 062°25'.97 E
18°49'.92 N; 062°02'.94 E
17°44'.36 N; 061°05'.53 E
16°43'.71 N; 060°25'.62 E
16°03'.90 N; 059°32'.24 E
15°15'.20 N; 058°58'.52 E
14°36'.93 N; 058°10'.23 E
14°18'.93 N; 057°27'.03 F
14°11'.53 N; 056°53'.75 E
13°53'.80 N; 056°19'.24 E
13°45'.86 N; 055°54'.53 E
14°27'.38 N; 054°51'.42 E
14°40'.10 N; 054°27'.35 E
14°46'.21 N; 054°08'.56 E
15°20'.74 N; 053°38'.33 E
15°48'.69 N; 053°32'.07 E
16°23'.02 N; 053°14'.82 E
16°39'.06 N; 053° 06'.52 E

.10 the Southern South African waters means the sea area enclosed by the following coordinates:

31°14' S; 017°50' E
31°30' S; 017°12' E
32°00' S; 017°06' E
32°32' S; 016°52' E
34°06' S; 017°24' E
36°58' S; 020°54' E
36°00' S; 022°30' E
35°14' S; 022°54' E
34°30' S; 026°00' E
33°48' S; 027°25' E
33°27' S; 027°12' E

12 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.

13 *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.

14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.

15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *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 ppm shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

18 *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 liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

SEE INTERPRETATION 3

19 *Length (L)* means 96% of the total length on a waterline at 85% 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.

20 *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.

21 *Amidships* is at the middle of the length (L).

22 *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.

23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

24 *Lightweight* means the displacement of a ship in tonnes without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

25 *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.

26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

28.1 *Ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 30 June 1976; or

- .3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or
 - .4.3 which is completed on or before 31 December 1979.

SEE INTERPRETATIONS 4 AND 5

28.2 *Ship delivered after 31 December 1979* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
- .2 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
- .3 the delivery of which is after 31 December 1979; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - .4.3 which is completed after 31 December 1979.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

28.3 *Oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 1 January 1980; or
- .3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or
 - .4.3 which is completed on or before 1 June 1982

28.4 *Oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- .2 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
- .3 the delivery of which is after 1 June 1982; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - .4.3 which is completed after 1 June 1982.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

28.5 *Oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or
- .3 the delivery of which is before 6 July 1996; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or
 - .4.3 which is completed before 6 July 1996.

28.6 *Oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or
- .3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or
 - .4.3 which is completed on or after 6 July 1996.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

28.7 *Oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 August 1999; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or
 - .4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or
 - .4.3 which is completed on or after 1 February 2002.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

28.8 *Oil tanker delivered on or after 1 January 2010* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2007; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .4.1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or

.4.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or

.4.3 which is completed on or after 1 January 2010.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

28.9 *Ship delivered on or after 1 August 2010* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 August 2007; or

.2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 February 2008; or

.3 the delivery of which is on or after 1 August 2010; or

.4 which have undergone a major conversion:*

.4.1 for which the contract is placed after 1 August 2007; or

.4.2 in the absence of contract, the construction work of which is begun after 1 February 2008; or

.4.3 which is completed after 1 August 2010.

SEE INTERPRETATIONS 5 AND 6

29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

SEE INTERPRETATION 5

31 *Oil residue (sludge)* means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.

32 *Oil residue (sludge) tank* means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.

33 *Oily bilge water* means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.

34 *Oily bilge water holding tank* means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal.

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 m³ or more, the requirements of regulations 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 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 m³ the requirements of regulation 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.

*MERC 59 agreed (MERC 59/24, paragraph 6.18) that the clarification of the requirements of MARPOL Annex I regulation 12A is also applicable to major conversions as defined in regulation 1.28.9.

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 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex 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 34 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

SEE INTERPRETATION 7 ^{1 1 2 3}

5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:

- .1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- .2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:
 - .2.1 the voyage is entirely within a Special Area; or
 - .2.2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

6 The provisions of paragraph 5 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:

- .1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 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 Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;
- .2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;
- .3 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
- .4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 3

Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc., whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 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.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.

3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.

4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 h or less in duration and within 50 nautical 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.

SEE INTERPRETATIONS 8, 9 AND 10

5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:

- .1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or
- .2 the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - .2.1 voyages within special areas; or
 - .2.2 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
 - .2.2.1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
 - .2.2.2 restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 h or less in duration;

SEE INTERPRETATION 9

provided that all of the following conditions are complied with:

- .2.3 all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

SEE INTERPRETATION 10

- .2.4 for voyages specified in paragraph 5.2.2 of this regulation, 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;
- .2.5 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 paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and
- .2.6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

SEE INTERPRETATION 8

Regulation 4

Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

- .1 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
- .2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .2.1 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
 - .2.2 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

- .3 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 5*Equivalents*

SEE INTERPRETATION 11

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 to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Chapter 2 - Surveys and certification

Regulation 6

Surveys

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- .1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 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;
- .2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- .3 an intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey 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. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

SEE INTERPRETATION 12

- .4 an annual survey within three months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraphs 4.1 and 4.2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

SEE INTERPRETATION 12

- .5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements 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.

3.1 Surveys or 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. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, 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.

3.3 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 shall 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 a 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.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation,

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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 7*Issue or endorsement of certificate*

SEE INTERPRETATION 13

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate 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 8*Issue or endorsement of certificate by another Government*

1 The Government of a Party to the present 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 and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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 7 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 9*Form of certificate*

SEE INTERPRETATION 14

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be in at least English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10*Duration and validity of certificate*

SEE INTERPRETATION 15

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 6 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6.1 of this Annex;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or

- .3 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 compliance with the requirements of regulations 6.4.1 and 6.4.2 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, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 11

*Port State control on operational requirements**

- 1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
- 3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
- 4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

* Refer to the Procedures for port State control, adopted by the Organization by resolution A.787(19), as amended by resolution A.882(21); see IMO publication, sales number IA650E.

Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships

Part A - Construction

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

1 Every ship of 400 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 oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex.

SEE INTERPRETATION 16

2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):

- .1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and
- .2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system.

SEE INTERPRETATION 17

3 Piping to and from oil residue (sludge) tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13.

SEE INTERPRETATION 18

4 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

SEE INTERPRETATION 19

Regulation 12A*

Oil fuel tank protection

1 This regulation shall apply to all ships with an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ and above which are delivered on or after 1 August 2010, as defined in regulation 1.28.9 of this Annex.

2 The application of this regulation in determining the location of tanks used to carry oil fuel does not govern over the provisions of regulation 19 of this Annex.

*MEPC 58 decided (MEPC 58/23, paragraph 6.10) that, with regard to conversions from single hull oil tankers to bulk/ore carriers, regulation 12A should be applied to the entire bulk/ore carrier, i.e., all new and existing fuel oil tanks.

- 3 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:
- .1 *Oil fuel* means any oil used as fuel oil in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
 - .2 *Load line draught* (d_s) is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard draught to be assigned to the ship.
 - .3 *Light ship draught* is the moulded draught amidships corresponding to the lightweight.
 - .4 *Partial load line draught* (d_P) is the light ship draught plus 60% of the difference between the light ship draught and the load line draught (d_s). The partial load line draught (d_P) shall be measured in metres.
 - .5 *Waterline* (d_B) is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_s .
 - .6 *Breadth* (B_s) is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line draught d_s .
 - .7 *Breadth* (B_B) is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B .
 - .8 *Depth* (D_s) is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side. For the purpose of the application, "upper deck" means the highest deck to which the watertight transverse bulkheads except aft peak bulkheads extend.
 - .9 *Length* (L) means 96% of the total length on a waterline at 85% 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.
 - .10 *Breadth* (B) means the maximum breadth of the ship, in metres, 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.
 - .11 *Oil fuel tank* means a tank in which oil fuel is carried, but excludes those tanks which would not contain oil fuel in normal operation, such as overflow tanks.
 - .12 *Small oil fuel tank* is an oil fuel tank with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.
 - .13 C is the ship's total volume of oil fuel, including that of the small oil fuel tanks, in cubic metres, at 98% tank filling.
 - .14 *Oil fuel capacity* means the volume of a tank in cubic metres, at 98% filling.
- 4 The provisions of this regulation shall apply to all oil fuel tanks except small oil fuel tanks, as defined in 3.12, provided that the aggregate capacity of such excluded tanks is not greater than 600 m³.
- 5 Individual oil fuel tanks shall not have a capacity of over 2,500 m³.
- 6 For ships, other than self-elevating drilling units, having an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ and above, oil fuel tanks shall be located above the moulded line of the bottom shell plating nowhere less than the distance h as specified below:

$$h = \frac{B}{20} \text{ (m) or}$$

h — 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 0.76$ m.

In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the oil fuel tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 1.

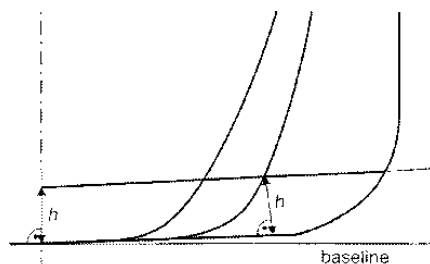


Figure 1 - Oil fuel tank boundary lines

7 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ or more but less than 5,000 m³, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.4 + \frac{2.4C}{20,000} \text{ (m)}$$

The minimum value of $w = 1.0$ m; however, for individual tanks with an oil fuel capacity of less than 500 m³ the minimum value is 0.76 m.

8 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 5,000 m³ and over, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

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

$w = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $w = 1.0$ m.

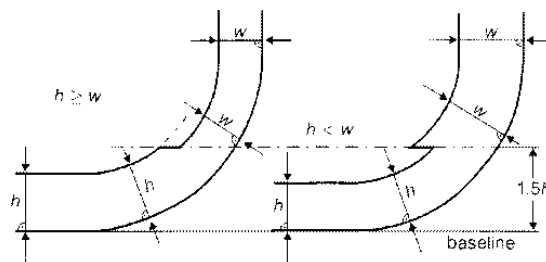


Figure 2 - Oil fuel tank boundary lines

9 Lines of oil fuel piping located at a distance from the ship's bottom of less than 6, as defined in paragraph 6, or from the ship's side less than w , as defined in paragraphs 7 and 8, shall be fitted with valves or similar closing devices within or immediately adjacent to the oil fuel tank. These valves shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. The valves shall close in case of remote control system failure (fail in a closed position) and shall be kept dosed at sea at any time when the tank contains oil fuel except that they may be opened during oil fuel transfer operations.

10 Suction wells in oil fuel tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and the bottom shell plating is not less than $0.5h$.

11 Alternatively to paragraphs 6 and either 7 or 8, ships shall comply with the accidental oil fuel outflow performance standard specified below:

- .1 The level of protection against oil fuel pollution in the event of collision or grounding shall be assessed on the basis of the mean oil outflow parameter as follows:

$$O_M \leq 0.0157 - 1.14E-6C \quad \text{for } 600 \text{ m}^3 \leq C < 5,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.010 \quad \text{for } C \geq 5,000 \text{ m}^3$$

where:

O_M = mean oil outflow parameter;

C = total oil fuel volume.

- .2 The following general assumption shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

- .2.1 the ship shall be assumed loaded to the partial load line draught (d_P) without trim or heel;
- .2.2 all oil fuel tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity;
- .2.3 the nominal density of the oil fuel (ρ_n) shall generally be taken as 1,000 kg/m³. If the density of the oil fuel is specifically restricted to a lesser value, the lesser value may be applied; and
- .2.4 for the purpose of these outflow calculations, the permeability of each oil fuel tank shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

- .3 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

- .3.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into a non-dimensional oil outflow parameter O_M , as follows:

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m³

O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m³

C = total oil fuel volume.

- .3.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7O_{MB(0)} + 0.3O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition, and

$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m³.

- .4 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

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

where:

i = each oil fuel tank under consideration;

n = total number of oil fuel tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 11.6 of this regulation;

$O_{S(i)}$ = the outflow, in m³, from side damage to oil fuel tank i , which is assumed equal to the total volume in oil fuel tank i at 98% filling.

.5 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

$$.5.1 O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

where:

i = each oil fuel tank under consideration;

n = total number of oil fuel tanks;

$P_{B(i)}$ — the probability of penetrating oil fuel tank ; from bottom damage, calculated in accordance with paragraph 11.7 of this regulation;

$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i , in m^3 , calculated in accordance with paragraph 11.5.3 of this regulation; and

$C_{DB(i)}$ — factor to account for oil capture as defined in paragraph 11.5.4.

$$.5.2 O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

where:

i , n , $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .5.1 above

$O_{B(i)}$ — the outflow from oil fuel tank i , in m^3 , after tidal change.

.5.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each oil fuel tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

.5.3.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the partial load line draught d_P .

.5.3.2 The oil fuel level after damage shall be calculated as follows:

$$h_F = \frac{(d_P + t_c - Z_L) \rho_s}{\rho_n}$$

where:

h_F = the height of the oil fuel surface above Z_L , in metres;

t_c = the tidal change, in metres. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_L = the height of the lowest point in the oil fuel tank above the baseline, in metres;

ρ_s = density of seawater, to be taken as $1,025 \text{ kg/m}^3$; and

ρ_n = nominal density of the oil fuel, as defined in 11.2.3.

.5.3.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for any tank bounding the bottom shell plating shall be taken not less than the following formula, but no more than the tank capacity:

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

where:

$H_w = 1.0 \text{ m}$, when $Y_B = 0$

$H_w = \frac{B_B}{50}$ but not greater than 0.4 m , when Y_B is greater than $\frac{B_B}{5}$ or 11.5 m , whichever is less

H_w is to be measured upwards from the midship flat bottom line. In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, H_w is to be measured from a line parallel to the midship flat bottom, as shown for distance h in figure 1.

For Y_B values outboard $\frac{B_B}{5}$ or 11.5 m , whichever is less, H_w is to be linearly interpolated.

Y_B = the minimum value of Y_B over the length of the oil fuel tank, where at any given location, Y_B is the transverse distance between the side shell at waterline d_B and the tank at or below waterline d_B .

A = the maximum horizontal projected area of the oil fuel tank up to the level of H_w from the bottom of the tank.

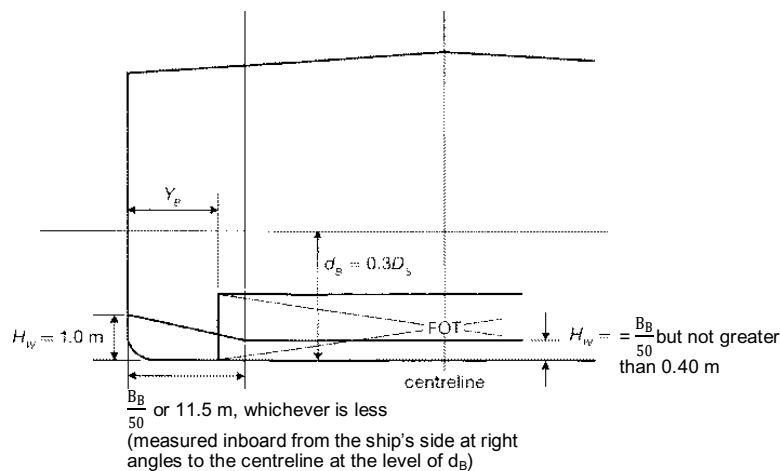


Figure 3 - Dimensions for calculation of the minimum oil outflow

.5.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from an oil fuel tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)} = 0.6$ for oil fuel tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)} = 1$ otherwise.

.6 The probability P_s of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

$$.6.1 P_s = P_{SL} \cdot P_{sv} \cdot P_{ST}$$

where:

$P_{SL} = (1 - P_{sf} - P_{sa})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f

$P_{sv} = (1 - P_{su} - P_{sl})$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{sy})$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y ;

.6.2 P_{sa} , P_{sf} , P_{su} and P_{sl} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for side damage provided in 11.6.3, and P_{sy} shall be calculated from the formulas provided in 11.6.3, where:

P_{sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location $\frac{X_a}{L}$

P_{sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location $\frac{X_f}{L}$

P_{sl} = probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{su} — probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{sy} = probability the damage will lie entirely outboard the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Z_l , Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from aft terminal of L , to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l — the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres. Where Z_l is greater than D_s , Z_l shall be taken as D_s ;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Where Z_u is greater than D_s , Z_u shall be taken as D_s ; and

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell, in metres.*

In way of the turn of the bilge, y need not to be considered below a distance h above baseline, where h is lesser of $\frac{B}{10}$, 3 m or the top of the tank.

6.3 Tables of probabilities for side damage

$\frac{X_d}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$$P_{Sy} = \left(\frac{24.96 - 199.6y}{B_s} \right) \left(\frac{y}{B_s} \right) \quad \text{for } \frac{y}{B_s} \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + (5 - 44.4 \left(\frac{y}{B_s} - 0.05 \right) \left(\frac{y}{B_s} \right) - 0.05) \quad \text{for } 0.05 < \frac{y}{B_s} < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{y}{B_s} - 0.1 \right) \quad \text{for } \frac{y}{B_s} \geq 0.1$$

P_{Sy} not to be taken greater than 1.

.7 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

$$7.1 P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

where:

$$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) = \text{probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by } X_a \text{ and } X_f;$$

* For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that side. For asymmetrical arrangements, reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC. 122(52), as amended.

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probability the damage will extend into transverse zone
bounded by Y_p and Y_s ; and

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z ;

.7.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} and P_{Bs} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for bottom damage provided in 11.7.3, and P_{Bz} shall be calculated from the formulas provided in 11.7.3, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location $\frac{x_a}{L}$

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location $\frac{x_f}{L}$

P_{Bp} = probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Y_p , Y_s and z shall be developed as follows:

X_a and X_f as defined in 11.6.2;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_{B_1} to a vertical plane located $\frac{B_B}{2}$ to starboard of the ship's centreline;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_{B_1} to a vertical plane located $\frac{B_B}{2}$ to starboard of the ship's centreline; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location.

.7.3 Tables of probabilities for bottom damage

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}	$\frac{Y_p}{B_R}$	P_{Bp}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} shall be calculated as follows:

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67z}{D_S}\right) \left(\frac{z}{D_S}\right) \quad \text{for } \frac{z}{D_S} \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{z}{D_S} - 0.1\right) \quad \text{for } \frac{z}{D_S} > 0.1.$$

P_{Bz} is not to be taken greater than 1.

- .8 For the purpose of maintenance and inspection, any oil fuel tanks that do not border the outer shell plating shall be located no closer to the bottom shell plating than the minimum value of h in paragraph 6 and no closer to the side shell plating than the applicable minimum value of w in paragraph 7 or 8.

12 In approving the design and construction of ships to be built in accordance with this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects, including the need for maintenance and inspection of wing and double bottom tanks or spaces.

SEE INTERPRETATIONS 20, 21 AND 22

Regulation 13

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from oil residue (sludge) tanks, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

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 oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

Part B - Equipment

Regulation 14

Oil filtering equipment

SEE INTERPRETATION 23

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation, any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in oil fuel tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

SEE INTERPRETATIONS 24 AND 25

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation, any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

SEE INTERPRETATION 25

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided 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. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 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 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

- .1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or
- .2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 h and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,
- .3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:
 - .3.1 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;
 - .3.2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - .3.3 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;
 - .3.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and

SEE INTERPRETATION 26

- .3.5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

SEE INTERPRETATION 8

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 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 not exceeding 15 ppm. 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 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 ppm. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

Refer to the Recommendation on international performance and test specification for oily-water separating equipment and oil content meters, adopted by the Organization by Assembly resolution A.393(XI), or the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.60(33), or the 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC.60(33) - compliant oil filtering equipment, adopted by resolution MEPC.205(62), or the Revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.107(49).

*Part C - Control of operational discharge of oil***Regulation 15***Control of discharge of oil*

SEE INTERPRETATIONS 23 AND 27

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A Discharges outside special areas

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding *en route*;

SEE INTERPRETATION 28

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 ppm;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding *en route*;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 ppm;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraph 2 of this regulation.

C Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions:

.1 the ship is proceeding *en route*;

.2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 ppm;

.3 the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and

.4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D General requirements

7 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 present 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. 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.

8 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.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 Where 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 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

SEE INTERPRETATION 29

3 In a ship of 400 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.

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

SEE INTERPRETATION 30

Regulation 17

Oil Record Book Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery space operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

.1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks,
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge),
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery space, and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part I 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 Part I, so that all 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 ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I 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.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I 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 Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers

Part A - Construction

Regulation 18

Segregated ballast tanks

SEE INTERPRETATION 31

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 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 the following requirements:

- .1** the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:
$$d_m = 2.0 + 0.02 L$$
- .2** the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (d_m) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- .3** 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:

- .1** 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; and
- .2** 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 or this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

SEE INTERPRETATION 32

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of 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 35 or 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 m in length shall be to the satisfaction of the Administration.

SEE INTERPRETATION 33

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation, every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulations 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

SEE INTERPRETATION 34

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, 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 following provisions:

- .1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.
- .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 revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).
- .3 The product carrier 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.*

SEE INTERPRETATION 36

- .4 Every product carrier 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 subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

SEE INTERPRETATIONS 34 AND 35

*For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[†] See resolution A.495(XII) for the standard format of the Manual.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 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 5, as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements:

.1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

.1.1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

.1.2 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

.1.3 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 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.

.3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 *Protective location of segregated ballast spaces*

In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13, 14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

SEE INTERPRETATION 37

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J [L_t(B + 2D)]$$

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_t = 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 1.22 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 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 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.

SEE INTERPRETATION 37

14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$$J_{\text{reduced}} = J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4O_A} \right) \quad \text{or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight

and above.

For intermediate values of deadweight the value of a shall be determined by linear interpolation.

O_C — as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,

O_S — as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

SEE INTERPRETATION 37

15 In the determination of PA_C and PA_S , for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- .1 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 m. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline. 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
- .2 the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $\frac{B}{15}$ or 2 m, 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.

SEE INTERPRETATION 37

Regulation 19

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996*

SEE INTERPRETATIONS 13, 31 AND 38

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:

2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:

- .1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and
- .2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.

3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 *Wing tanks or spaces*

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w , which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

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

$w = 2.0 \text{ m}$, whichever is the lesser.

The minimum value of $w = 1.0 \text{ m}$.

.2 *Double bottom tanks or spaces*

At any cross-section, the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

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

$h = 2.0 \text{ m}$, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1.0 \text{ m}$.

.3 *Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge*

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5h$ above the baseline as shown in figure 1.

SEE INTERPRETATION 39

*Refer to MSC-MEPC.5/Circ.5 on Unified Interpretations on measurement of distances.

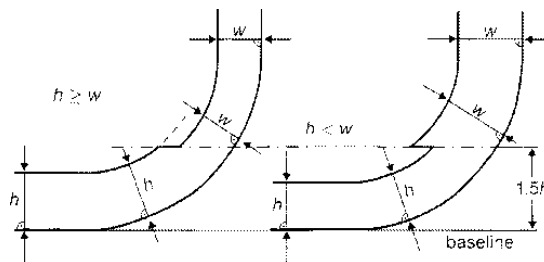


Figure 1 - Cargo tank boundary lines

.4 The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc. may be located anywhere within the ship.

.5 Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5h$.

.6 Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

- .1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

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

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in kg/m³

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of seawater in kg/m³

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/ vacuum valve provided for the cargo tank in pascals

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s³).

- .2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than $\frac{B}{6}$ or 6 m, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

- .3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that below a level $1.5h$ above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

SEE INTERPRETATION 40

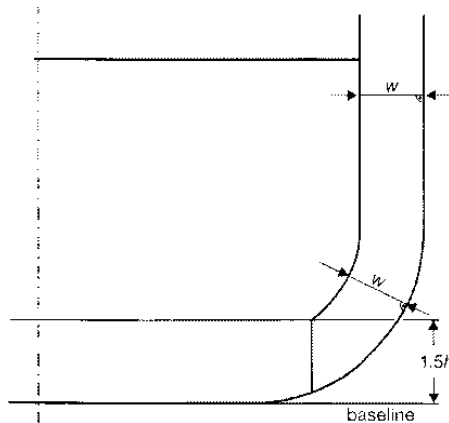


Figure 2 - Cargo tank boundary lines

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.*

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3 and 4 of this regulation, or shall:

- .1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation complies with the following:

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

with a minimum value of $h = 0.76 \text{ m}$;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

- .2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20,000} \text{ (m)}$$

with a minimum value of $w = 0.76 \text{ m}$.

SEE INTERPRETATION 41

*Refer to the Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.110(49).

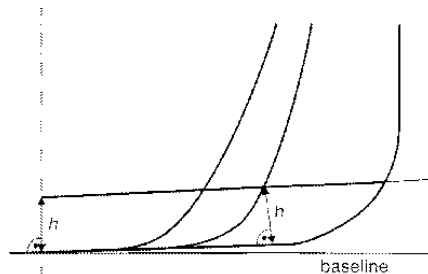


Figure 3 - Cargo tank boundary lines

7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended*. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects, including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

Regulation 20

Double hull and double bottom requirements for oil tankers

delivered before 6 July 1996

SEE INTERPRETATION 31

- 1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:
 - .1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
 - .2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
 - .3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.
- 2 For the purpose of this regulation:
 - .1 *Heavy diesel oil* means diesel oil other than those distillates of which more than 50% by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization.[†]
 - .2 *Fuel oil* means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.[‡]

* Refer to 2006 (Chapters II-1, II-2, III and XII and appendix) amendments, adopted by the Organization by resolution MSC.216(82).

[†] Refer to the American Society for Testing and Materials' Standard Test Method (Designation D86).

[‡] Refer to the American Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

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

- .1 *Category 1 oil tanker* means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;
- .2 *Category 2 oil tanker* means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and

SEE INTERPRETATION 42

- .3 *Category 3 oil tanker* means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.

4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

SEE INTERPRETATION 43

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

- .1 the ship was in service on 1 July 2001;
- .2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
- .3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
- .4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

SEE INTERPRETATION 44

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

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

8.2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:

- .1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or
- .2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 21

Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

1 This regulation shall:

- .1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and
- .2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation *heavy grade oil* means any of the following:

- .1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m³;
- .2 oils, other than crude oils, having either a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or
- .3 bitumen, tar and their emulsions.

3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.

4 Subject to the provisions or paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:

- .1** if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or
- .2** if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.

5 in the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

- .1** the ship was in service on 4 December 2003;
- .2** the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
- .3** the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
- .4** such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6.1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ but lower than 945 kg/m³, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

SEE INTERPRETATION 45

6.2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:

- .1** either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or
- .2** either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.

8.1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

8.2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 22

Pump-room bottom protection

- 1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.
- 2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the pump-room and the ship's baseline measured at right angles to the ship's baseline is not less than specified below:

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

$h = 2 \text{ m}$, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1 \text{ m}$.

- 3 In case of pump-rooms whose bottom plate is located above the baseline by at least the minimum height required in paragraph 2 above (e.g., gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.
- 4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.
- 5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

SEE INTERPRETATION 46

Regulation 23

Accidental oil outflow performance

- 1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.
- 2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:
 - .1 *Load line draught (d_s)* is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught d_s , notwithstanding assigned draughts that may exceed d_s , such as the tropical load line.
 - .2 *Waterline (d_B)* is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_s .
 - .3 *Breadth (B_s)* is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line draught d_s .
 - .4 *Breadth (B_B)* is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B .
 - .5 *Depth (D_s)* is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.
 - .6 *Length (L)* and *deadweight (DW)* are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding, the following shall be complied with:

- .1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$$O_M \leq 0.015 \text{ for } C \leq 200,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.012 + \frac{0.003}{200,000} (400,000 - C)$$

for $200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3$

$$O_M \leq 0.012 \text{ for } C \geq 400,000 \text{ m}^3$$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that, after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil outflow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M \leq 0.015$.

$$O_M \leq 0.021 \text{ for } C \leq 100,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0.015 + \left(\frac{0.006}{100,000}\right)(200,000 - C)$$

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

where:

O_M = mean oil outflow parameter

C = total volume of cargo oil, in m³, at 98% tank filling.

- .2 for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT), the length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

.2.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right)L \text{ but not to exceed } 0.2L$$

.2.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.2.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.2.3.1 for wing cargo tanks: $0.2L$

.2.3.2 for centre cargo tanks:

.2.3.2.1 if $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$: $0.2L$

.2.3.2.2 if $\frac{b_i}{B} < 0.2L$:

.2.3.2.2.1 where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right)L$$

.2.3.2.2.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

- .1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.

- .2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.
- .3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_s without trim or heel.
- .4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:

$$\rho_n = \frac{1,000 (DWT)}{C} \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, ballast tanks and other non-oil spaces, shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.
- .6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5h$, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.
- 5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

- .1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M , as follows:

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3 ; and

O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3 .

- .2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7O_{MB(0)} + 0.3O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and

$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3 .

- 6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

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

where:

i represents each cargo tank under consideration;

n = total number of cargo tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;

$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3 , from side damage to cargo tank i , which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and

C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_{S(i)}$ is developed in accordance with this regulation. C_3 equals 1.0 for all other ships or when $P_{S(i)}$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

where:

- i represents each cargo tank under consideration;
- n = the total number of cargo tanks;
- $P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with paragraph 9.1 of this regulation;
- $O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i , in m^3 , calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and
- $C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 7.4 of this regulation

$$.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

where:

- i , n , $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above;
- $O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i , in m^3 , after tidal change.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure-balance principles, in accordance with the following assumptions:

.3.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught d_s .

.3.2 The cargo level after damage shall be calculated as follows:

$$h_c = \frac{(d_s + t_c - Z_i)(\rho_s) - \frac{1,000 p}{g}}{\rho_n}$$

where:

- h_c = the height of the cargo oil above Z_i , in metres;
- t_c = the tidal change, in metres. Reductions in tide shall be expressed as negative values;
- Z_i = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in metres;
- ρ_s = density of seawater, to be taken as 1025 kg/m³;
- p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kilopascals, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

SEE INTERPRETATION 47

g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s²; and

ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.

.3.3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow $O_{B(i)}$ shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i , to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)}$ = 0.6 for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)}$ = 1.0 for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 The probability P_s of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

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

where:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u ; and

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y .

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} , P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location $\frac{X_a}{L}$;
 P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location $\frac{X_f}{L}$;
 P_{Sl} = the probability the damage will lie entirely below the tank;
 P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and
 P_{Sy} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Z_l , Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Z_u is not to be taken greater than D_s ; and

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell, in metres;*

*For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that same side. For asymmetrical arrangements, reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52), as amended.

.3 Tables of probabilities for side damage

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$$P_{Sy} = (24.96 - \frac{199.6y}{B_s})(\frac{y}{B_s}) \quad \text{for } \frac{y}{B_s} \leq 0.05$$

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

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56(\frac{y}{B_s} - 0.1) \quad \text{for } \frac{y}{B_s} \geq 0.1$$

P_{Sy} shall not be taken greater than 1.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

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

where:

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} \quad \text{= probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by } X_a \text{ and } X_r,$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} \quad \text{= probability the damage will extend into the transverse zone bounded by } Y_p \text{ and } Y_s; \text{ and}$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} \quad \text{= probability the damage will extend vertically above the boundary defined by } z.$$

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} , and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

$$P_{Ba} = \text{the probability the damage will lie entirely aft of location } \frac{X_a}{L}$$

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L ,

P_{Bp} = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Y_p , Y_s , and z shall be developed as follows:

X_a and X_f are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that in metres.

.3 Tables of probabilities for bottom damage

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} shall be calculated as follows:

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67z}{d_S}\right) \left(\frac{z}{d_S}\right) \quad \text{for } \frac{z}{d_S} \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{z}{d_S} - 0.1\right) \quad \text{for } \frac{z}{d_S} > 0.1.$$

P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs, such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation procedures may be applied:

- .1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical sub-compartments.*
- .2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.
- .3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

- .1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ 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 essential cargo operations.
- .2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

Regulation 24 Damage assumptions

1 For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, 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.

.1 Side damage:

- .1.1 Longitudinal extent (l_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 m, whichever is less
- .1.2 Transverse extent (t_c)
(inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard): $\frac{B}{5}$ or 11.5 m, whichever is less
- .1.3 Vertical extent (v_c): From the baseline upwards without limit

*Reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52), as amended.

.2 Bottom damage:	<i>For 0.3 L from the forward perpendicular of the ship</i>	<i>Any other part of the ship</i>
.2.1 Longitudinal extent (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 m, whichever is less
.2.2 Transverse extent (t_s):	$\frac{B}{6}$ or 10 m, whichever is less, but not less than 5 m	5 m
.2.3 Vertical extent from the baseline (V_s):	$\frac{B}{15}$ or 6 m, whichever is less	

SEE INTERPRETATION 48

2 Wherever the symbols given in this regulation appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

Regulation 25*Hypothetical outflow of oil*

SEE INTERPRETATION 49

1 The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) 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 24 of this Annex.

.1 For side damages:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

.2 For bottom damages:

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

where:

W_i = volume of a wing tank, in cubic metres, assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_i = volume of a centre tank, in cubic metres, assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{V_s}$, when h_i is equal to or greater than V_s , Z_i shall be taken equal to zero.

b_i = width of wing tank under consideration, in metres, measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

h_i = minimum depth of the double bottom under consideration, in metres; where no double bottom is fitted, h_i 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.

SEE INTERPRETATION 50

2 If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in regulation 24 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i 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 5_f as defined below and taking for all other wing tanks involved in such collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

where l_i = length, in metres, of void space or segregated ballast tank under consideration.

3.1 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.

3.2 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.

3.3 Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i 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_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage 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.

SEE INTERPRETATION 51

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

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

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

6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 26*Limitations of size and arrangement of cargo tanks*

1 Except as provided in paragraph 7 below:

- .1 every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and
- .2 every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories:
 - .2.1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or
 - .2.2 a tanker to which both the following conditions apply:
 - .2.2.1 delivery is not later than 1 January 1977; and
 - .2.2.2 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

shall comply with the provisions of this regulation.

2 Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of regulation 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 m³ or $400\sqrt{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 m³.

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75% 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 m³. However, in segregated ballast oil tankers as defined in regulation 18 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 m or one of the following values, whichever is the greater:

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L \text{ but not to exceed } 0.2L$$

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.3.1 for wing cargo tanks: $0.2L$

.3.2 for centre cargo tanks:

.3.2.1 if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: $0.2L$

.3.2.2 if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

.3.2.2.1 where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

.3.2.2.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

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.

7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 27

Intact, stability

SEE INTERPRETATION 52

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

.1 In port, the initial metacentric height GM_0 , corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;

.2 At sea, the following criteria shall be applicable:

.2.1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than $0.055 \text{ m} \cdot \text{rad}$ up to $\theta = 30^\circ$ angle of heel and not less than $0.09 \text{ m} \cdot \text{rad}$ up to $\theta = 40^\circ$ or other angle of flooding θ^* if this angle is less than 40° . Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30° and 40° or between 30° and θ_i if this angle is less than 40° , shall be not less than $0.03 \text{ m} \cdot \text{rad}$;

.2.2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30° ;

.2.3 the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30° but not less than 25° ; and

.2.4 the initial metacentric height GM_0 , corrected for free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m.

2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.

3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:

.1 are approved by the Administration;

* θ_i is the angle of heel at which openings in the hull superstructures or deckhouses which cannot be closed weathertight immerse, in applying this criterion, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open.

- .2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;
- .3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;
- .4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;
- .5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;
- .6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;
- .7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and
- .8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28

Subdivision and damage stability

1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, 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 relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

- .1 in tankers of more than 225 m in length, anywhere in the ship's length;
- .2 in tankers of more than 150 m, but not exceeding 225 m 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; and
- .3 in tankers not exceeding 150 m in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 m 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 residues, shall not be considered.

SEE INTERPRETATION 53

2 The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

.1 Side damage:

.1.1 Longitudinal extent: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 m, whichever is less

.1.2 Transverse extent $\frac{B}{5}$ or 11.5 m, whichever is less
(inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):

.1.3 Vertical extent: From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

.2 Bottom damage:

	<i>For 0.3L from the forward perpendicular of the ship</i>	<i>Any other part of the ship</i>
.2.1 Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ or 14.5 m, whichever is less	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ or 5 m, whichever is less
.2.2 Transverse extent:	$\frac{B}{6}$ or 10 m, whichever is less	$\frac{B}{6}$ or 5 m, whichever is less
.2.3 Vertical extent:	$\frac{B}{15}$ or 6 m, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$\frac{B}{15}$ or 6 m, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

.4 Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 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.

.5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

.5.1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or

.5.2 there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 m in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

.6 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.

SEE INTERPRETATION 54

3 Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

.1 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 sidescuttles of the non-opening type.

- .2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30° if no deck edge immersion occurs.
- .3 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° beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 m within the 20° range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 m•rad. 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 subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted.
- .4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.
- .5 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 subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 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, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- .1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- .2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces

Permeabilities

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships.....	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69

-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea.....	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III	125
- Form of Oil Record Book*	125
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171

Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment.....	175	
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177	
Chapter 6 - Measures of control by port States.....	181	
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances.....	183	
Chapter 8 - Reception facilities	195	
Appendices to Annex II		185
Appendix I		185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185	
Appendix II		188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk		188
Appendix III		203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*		203
Appendix IV		207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207	
Appendix V		204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping		204
Appendix VI		207
- Prewash procedures	207	
Appendix VII		211
- Ventilation procedures	211	
MARPOL Annex III		224
MARPOL Annex III		225
Appendix to Annex III		219
Appendix		219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219	
MARPOL Annex IV		232

MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge.....	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273

- Appendix II	279	
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279	
- Appendix III	280	
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280	
- Appendix IV	282	
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282	
Appendix V	283	
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283	
- Appendix VI	284	
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284	
- Appendix VII	286	
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286	

Unified Interpretations of Annex VI

294

-	Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
	Intended for other liquids	0 to 0.95*
- .3 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 subparagraph .3.1 of this regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- .4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5° 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° for partially filled tanks.
- .5 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 surface is the greatest.

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

5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this regulation applies shall be supplied in an approved form with:

- .1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and
- .2 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 subparagraph 1.3 of this regulation.

6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

- .1 longitudinal extent:
 - .1.1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:
0.6L measured from the forward perpendicular;
 - .1.2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:
0.4L measured from the forward perpendicular;
- .2 transverse extent: $\frac{B}{3}$ anywhere in the bottom;
- .3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29

Slop tanks

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.

2.1 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.

2.2 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 34 of this Annex.

2.3 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% of the oil-carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:

- .1 2% 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;
- .2 2% where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 33 of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5% 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; and

- .3 1% for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8% 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.

SEE INTERPRETATION 55

2.4 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 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

Regulation 30

Pumping, piping and discharge arrangement

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection 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 of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 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 subparagraphs 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.

SEE INTERPRETATION 56

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 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 oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:

- .1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and
- .2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining 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.

SEE INTERPRETATION 57

5 Every crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 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:

- .1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:
 - .1.1 in ports or at offshore terminals, or
 - .1.2 at sea by gravity, or
 - .1.3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
- .2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 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.
- .3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, 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 18.8.3 of this Annex.
- .4 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 32 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.
- .5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 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 subparagraph 6.4 of this paragraph, provided that:
 - .5.1 a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and
 - .5.2 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.*

SEE INTERPRETATION 58

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

SEE INTERPRETATION 59

*See appendix 4 to Unified Interpretations.

*Part B - Equipment***Regulation 31***Oil discharge monitoring and control system*

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 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 monitoring 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 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority, a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

3 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.

4 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 34 of this Annex.

Regulation 32*Oil/water interface detector‡*

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration 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.

* For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 1 January 2005, refer to the Revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

† Refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.496(XII) or the Revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14), or the Revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC. 108(49) as applicable.

‡ Refer to the Specifications for oil/water interface detectors adopted by the Organization by resolution MEPC.5(XIII).

Regulation 33*Crude oil washing requirements*

SEE INTERPRETATION 31

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation 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.

2 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 Organization.* When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation, to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.

3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

*Part C- Control of operational discharges of oil***Regulation 34***Control of discharge of oil**A Discharges outside special areas*

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the tanker is not within a special area;
- .2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- .3 the tanker is proceeding *en route*;
- .4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;
- .5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, $\frac{1}{15,000}$ of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, $\frac{1}{30,000}$ of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

SEE INTERPRETATION 60

- .6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

* Refer to the revised Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems adopted by the Organization by resolution A.446(XI) and amended by the Organization by resolution A.497(XII) and as further amended by resolution A.897(21).

B Discharges in special areas

- 3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.*
- 4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- 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 paragraph 1 of this regulation.

C Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

- 6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation 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 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 this regulation are complied with.

D General requirements

- 7 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 present 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. 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.
- 8 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.
- 9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 35*Crude oil washing operations*

SEE INTERPRETATION 31

- 1 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 regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.
- 2 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.
- 3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

*Refer to regulation 38.6.

[†]Refer 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), as amended by resolution MEPC. 81(43).

Regulation 36*Oil Record Book Part II - Cargo/ballast operations*

- 1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex.
- 2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:
 - .1 loading of oil cargo;
 - .2 internal transfer of oil cargo during voyage;
 - .3 unloading of oil cargo;
 - .4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
 - .5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
 - .6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
 - .7 discharge of water from slop tanks;
 - .8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;
 - .9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and
 - .10 disposal of residues.
- 3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.
- 4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.
- 5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all 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 ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.
- 6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.
- 7 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.
- 8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II 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 Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II 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.
- 9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident

Regulation 37

Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

SEE INTERPRETATION 61

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines* developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;†
- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

4 All oil tankers of 5,000 tonnes deadweight or more shall have prompt access to computerized shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

* Refer to the Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by the Organization by resolution MEPC.54(32) as amended by resolution MEPC.86(44).

† Refer to the General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC.138(53).

Chapter 6 - Reception facilities

Regulation 38

Reception facilities

SEE INTERPRETATION 62

A Reception facilities outside special areas

1 The Government of each Party to the present Convention 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:

- .1 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 h or not more than 1,200 nautical miles;
- .2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;
- .3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- .4 all ports and terminals which handle ships provided with the oil residue (sludge) tank(s) required by regulation 12 of this Annex;
- .5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues that cannot be discharged in accordance with regulations 15 and 34 of this Annex; and
- .6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.

3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:

- .1 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 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.
- .2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 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 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
- .3 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.
- .4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

*See resolution MFPC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities".

- .5 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 15 of this Annex.
- .6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given area shall ensure that 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.

5 The Government of each Party to the present Convention 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 ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area,[†] Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

- .1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications, the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex in respect of the area in question shall take effect. The Organization's date so established no less than twelve months in advance of that date.
- .2 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.
- .3 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. 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.
- .4 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.
- .5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.

7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

- .1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all oil residue (sludge), dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

* See resolution MERC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities".

[†] The MERC decided, by resolution MEPC.168(56), that the discharge requirements for the Gulfs area special area set out in regulations 15 and 34 of this Annex would take effect on 1 August 2008.

- .2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all oil residue (sludge), dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C General requirements

- 8 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.

Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms

Regulation 39

Special requirements for fixed or floating platforms

SEE INTERPRETATION 63

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

2 Fixed or floating platforms 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 gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- .1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex:
- .2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- .3 subject to the provisions of regulation 4 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 ppm.

3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization.*

*Refer to the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs adopted by the Organization by resolution MEPC. 139(53), and amended by resolution MERC. 142(54).

Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea

Regulation 40

Scope of application

- 1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012. However, STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under regulation 41.1 shall be in accordance with the STS operations Plan as far as possible.
- 2 The regulations contained in this chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.
- 3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.
- 4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.
- 5 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations where either of the ships involved is a 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 State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.

Regulation 41

General rules on safety and environmental protection

- 1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.
- 2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization.* The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.
- 3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.
- 4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization.

*IMO's "Manual on Oil Pollution, Section I, Prevention" as amended, and the ICS and OCIMF "Ship to ship Transfer Guide, Petroleum", fourth edition, 2005.

5 Records* or STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

Regulation 42

Notification

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 h in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 h in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 h in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation[†] shall include at least the following:

- .1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;
- .2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;
- .3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;
- .4 oil type and quantity;
- .5 planned duration of the STS operations;
- .6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
- .7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.

3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation.

*Revised Annex I of MARPOL chapters 3 and 4 (resolution MEPC.117(52)); requirements for recording bunkering and oil cargo transfer operations in the Oil Record Book, and any records required by the STS operations Plan.

[†]The national operational contact point as listed in document MSC-MEPC.6/Circ.9 of 31 December 2010 or its subsequent amendments.

Chapter 9 - Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

Regulation 43

Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

1 With the exception of vessels engaged in securing the safety of ships or in a search and rescue operation, the carriage in bulk as cargo or carriage and use as fuel of the following:

- .1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m³;
- .2 oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or
- .3 bitumen, tar and their emulsions,

shall be prohibited in the Antarctic area, as defined in Annex I, regulation 1.11.7.

2 When prior operations have included the carriage or use of oils listed in paragraphs 1.1 to 1.3 of this regulation, the cleaning or flushing of tanks or pipelines is not required.

Appendices to Annex I

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

*This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

Form of IOPP Certificate and Supplements*

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, as amended, (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)

Particulars of ship†

Name of ship.....

Distinctive number or letters

Port of registry.....

Gross tonnage

Deadweight of ship (tonnes)‡

IMO Number§

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 ISTO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 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 (dd/mm/yyyy)**
subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at
(place of issue of certificate)

Date (dd/mm/yyyy)
(date of issue) (signature of duly authorized official
issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*The IOPP Certificate shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

†Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

‡For oil tankers.

§Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the organization by resolution A.600(15).

¶Delete as appropriate.

** Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey	Signed
	<i>(signature of duty authorized official)</i>
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>
Annual/Intermediate* survey	Signed
	<i>(signature of duty authorized official)</i>
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>
Annual/Intermediate* survey	Signed
	<i>(signature of duty authorized official)</i>
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>
Annual survey	Signed
	<i>(signature of duty authorized official)</i>
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>

**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 10.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

.....

Signed
<i>(signature of duty authorized official)</i>
Place
Date (dd/mm/yyyy)
<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed
<i>(signature of duty authorized official)</i>
Place
Date (dd/mm/yyyy)
<i>(seal or stamp of the authority, as appropriate)</i>

*Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 10.8 APPLIES**

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

Appendix

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 I 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 third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ship 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 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 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 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery..... ☐

2 Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)

- 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..... ☐
- 2.2 Type of oil filtering equipment fitted:
 - 2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6)
 - 2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)...

2.3 Approval standards*:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.....	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.....	21
Protocol I	24
Protocol I.....	27
Protocol II	40
Protocol II.....	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I.....	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships.....	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident.....	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms.....	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea.....	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112

or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	125
- Form of Oil Record Book*	125
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183

Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223

Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273

- Appendix II	279	
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279	
- Appendix III	280	
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280	
- Appendix IV	282	
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282	
Appendix V	283	
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283	
- Appendix VI	284	
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284	
- Appendix VII	286	
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286	

Unified Interpretations of Annex VI	294

2.3.2

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

Introduction	2

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21

Protocol I	24

Protocol I	27

Protocol II	40

Protocol II	31

MARPOL Annex I	38

MARPOL Annex I	39

Chapter 1 - General	39

Chapter 2 - Surveys and certification	51

Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident.....	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms.....	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	125
- Form of Oil Record Book*	125
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174

MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207

Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247

- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI	294

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)[†]

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

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

[†]Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI), the 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC.60(33) - compliant oil filtering equipment, adopted by resolution MEPC.205(62), and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective from 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

[†] Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in table 3.3.

3.2 Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge), maximum capacity ___kW or kcal/h (delete as appropriate) ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) ☐

3.2.3 Other acceptable means, state which ☐

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

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

4 Standard discharge connection (regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ☐

5 Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37..... ☐

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3..... ☐

6 Exemption

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) of this Record..... ☐

7 Equivalents (regulation 5)

7.1 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)

Date (dd/mm/yyyy)
(date of issue) (signature of duly authorized official
issuing the Record)

(seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B

**Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)**

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I 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** The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 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** Unless otherwise stated, 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 Carrying capacity of ship (m³)
 - 1.6 Deadweight of ship (tonnes) (regulation 1.23)
 - 1.7 Length of ship (m) (regulation 1.19)
 - 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 Unforeseen delay in delivery:
 - 1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before

Introduction 2

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 9

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111

Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III	125
- Form of Oil Record Book*	125
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183

Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223

Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge.....	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control.....	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control.....	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships	262

Appendices to Annex VI.....	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI	294
1.11 Type of ship:	
Introduction.....	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II.....	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I.....	38

MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships.....	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers.....	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities.....	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area.....	112
Appendices to Annex I.....	111
Appendix I.....	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III	125
- Form of Oil Record Book*	125
Unified Interpretations of Annex I.....	135

Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II.....	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances.....	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment.....	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances.....	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183
Chapter 8 - Reception facilities.....	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188

Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231

Chapter 5 - Port State control.....	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control.....	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships	262
Appendices to Annex VI.....	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280

- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V.....	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI	294
2 Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)	
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.....	☐
2.2 Type of oil filtering equipment fitted:	
2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6)	☐
2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7).....	☐
2.3 Approval standards: *	
2.3.1 The separating/filtering equipment:	
.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X).....	☐
.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)	☐
.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49).....	☐
.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII).....	☐
.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII).....	☐
.6 has not been approved	☐
2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI).....	☐
2.3.3 The oil content meter:	
.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X);.....	☐
.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33);	☐
.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49)	☐
2.4 Maximum throughput of the system is	m ³ /h.
2.5 Waiver of regulation 14:	
2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5. The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):	☐

*Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI), the 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC.60(33) - compliant oil filtering equipment, adopted by resolution MEPC.205(62), and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective from 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

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

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

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

2 ^A 1	Introduction	2
	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.....	21
	Protocol I	24
	Protocol I.....	27
	Protocol II	40
	Protocol II.....	31
	MARPOL Annex I	38
	MARPOL Annex I.....	39
	Chapter 1 General	- 39
	Chapter 2 certification	- 51
	Chapter 3 ships	- 56
	Chapter 4 tankers	- 69

[illegible]

Appendices to 161

Unified Interpretations of Annex I 161

Appendix
1
161

Appendix
4
159

MARPOL Annex II 174

MARPOL Annex II 165

Chapter 1 - General
165

Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances
170

Chapter 3 - Surveys and certification
171

Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment
175

Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances
177

Chapter 6 - Measures of control by port States
181

Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances
183

Chapter facilities	8	-	Reception
.....			
195			
Appendices to Annex II			185
Appendix I			
185			
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*		185	
Appendix II			
188			
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk		188	
Appendix III			
203			
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*		203	
Appendix IV			
207			
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual		207	
Appendix V			
204			
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping		204	
Appendix VI			
207			
- Prewash procedures		207	
Appendix VII			
211			
- Ventilation procedures		211	

MARPOL Annex III.....	224
MARPOL Annex III.....	225
Appendix to Annex III.....	219
Appendix.....	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter General	1 -
223	
Chapter certification*	2 - Surveys and
225	
Chapter discharge	3 - Equipment and control of
229	
Chapter facilities	4 - Reception
231	
Chapter control	5 - Port State
232	
Appendix to Annex IV.....	233
Appendix.....	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237

MARPOL Annex V.....	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V.....	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter General	1 -
253	
Chapter control	2 - Survey, certification and means of
257	
Chapter ships	3 - Requirements for control of emissions from
262	
Appendices to Annex VI.....	273
Appendix I	
273	
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	

283

- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5) 283
- Appendix VI 284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2) 284
- Appendix VII 286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3) 286

Unified Interpretations of Annex VI.....294

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

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

3.2 Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

- 3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge), maximum capacity.....kW or kcal/h (*delete as appropriate*) ☐
- 3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)..... ☐
- 3.2.3 Other acceptable means, state which ☐

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

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

4 Standard discharge connection (regulation 13)

- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with regulation 13..... ☐

5 Construction (regulations 18, 19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is:

- 5.1.1 required to be provided with SBT, PL and COW..... ☐
- 5.1.2 required to be provided with SBT and PL..... ☐
- 5.1.3 required to be provided with SBT..... ☐
- 5.1.4 required to be provided with SBT or COW..... ☐
- 5.1.5 required to be provided with SBT or CBT..... ☐
- 5.1.6 not required to comply with the requirements of regulation 18..... ☐

*Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in table 3.3.

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18 ☐5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulations 18.12 to 18.15..... ☐

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total volume: m ³	

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier..... ☐

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total volume: m ³	

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual,

Introduction 2

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 9

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973..... 21

Protocol I 24

Protocol I 27

Protocol II..... 40

Protocol II..... 31

MARPOL Annex I 38

MARPOL Annex I..... 39

Chapter 1 - General 39

Chapter 2 - Surveys and certification 51

Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships.....56

Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III	129
- Form of Oil Record Book*	129
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165

Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances.....	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment.....	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183
Chapter 8 - Reception facilities.....	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III.....	225

Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form 219	
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate 233	
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book 247	
MARPOL Annex VI	261
MARPOL Annex VI	253
Chapter 1 - General	253

Chapter 2 - Survey, certification and means of control.....	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships	262
Appendices to Annex VI.....	273
Appendix I	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI.....	294
5.5 Exemption from regulation 18:	
5.5.1 The ship is solely engaged in trade between	
in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted	
from the requirements of regulation 18.....	☐
5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10	
and is therefore exempted from the requirements of regulation 18	☐
5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):	
5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and	
complies with, the requirements of regulation 26	☐
5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and	
complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2)	☐

5.7 Subdivision and stability (regulation 28):

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110

Chapter 9 - Special requirements for the use.....	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I.....	111
Appendix I.....	111
Appendix II.....	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	133
- Form of Oil Record Book*	133
Unified Interpretations of Annex I.....	135
Appendices to.....	161
Unified Interpretations of Annex I.....	161
Appendix 1.....	161
Appendix 4.....	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General.....	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification.....	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175

Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances.....	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II.....	185
Appendix I.....	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II.....	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219

Appendix.....	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form 219	
MARPOL Annex IV.....	232
MARPOL Annex IV.....	223
Chapter 1 - General.....	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix.....	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate 233	
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix.....	247
- Form of Garbage Record Book 247	
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI.....	253

Chapter 1 - General.....	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I.....	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI	294
5.9.1	
6 Retention of oil on board (regulations 29, 31 and 32)	
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)	
Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.....	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.....	21
Protocol I.....	24

Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
- Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112

- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	138
- Form of Oil Record Book*	138
Unified Interpretations of Annex I.....	135
Appendices to.....	161
Unified Interpretations of Annex I.....	161
Appendix 1.....	161
Appendix 4.....	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General.....	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification.....	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances.....	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances.....	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II.....	185

Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225

Chapter 3 - Equipment and control of discharge	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix.....	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V.....	251
Appendix to Annex V	247
Appendix.....	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI.....	253
Chapter 1 - General.....	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I.....	273

- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284
- Appendix VII	286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286
Unified Interpretations of Annex VI	294
6.2 Slop tanks:	
6.2.1 The ship is provided with	
dedicated slop tank(s) with the total capacity of m ³ , which is %	
of the oil carrying capacity, in accordance with:	
Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39

Chapter 2 - Surveys and certification.....	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident.....	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use.....	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I.....	111
Appendix I.....	111
Appendix II.....	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	142
- Form of Oil Record Book*	142
Unified Interpretations of Annex I.....	135
Appendices to.....	161
Unified Interpretations of Annex I.....	161
Appendix 1.....	161

Appendix 4.....	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General.....	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification.....	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances.....	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances.....	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II.....	185
Appendix I.....	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II.....	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III.....	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207

- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207	
Appendix V		204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping		204
Appendix VI		207
- Prewash procedures	207	
Appendix VII		211
- Ventilation procedures	211	
MARPOL Annex III		224
MARPOL Annex III		225
Appendix to Annex III		219
Appendix.....		219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219	
MARPOL Annex IV		232
MARPOL Annex IV		223
Chapter 1 - General		223
Chapter 2 - Surveys and certification*		225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge		229
Chapter 4 - Reception facilities		231
Chapter 5 - Port State control		232
Appendix to Annex IV		233
Appendix.....		233

- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix.....	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI.....	253
Chapter 1 - General.....	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I.....	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283
- Appendix VI	284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284

- Appendix VII 286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3) 286

Unified Interpretations of Annex VI 294

.3 voyages within 50 nautical miles of the nearest land outside special area(s)
of 72 h or less in duration restricted to ☐

*Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14).

[†]For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[‡] Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.5(XIII).

7 Pumping, piping and discharge arrangements (regulation 30)

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 water or oil-contaminated water from cargo tank areas 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 30.6.5 ☐
- 7.3.3 Below the waterline..... ☐

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):

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 Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan
in compliance with regulation 37 ☐8.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan
in compliance with regulation 37.3 ☐**8A Ship-to-ship oil transfer operations at sea (regulation 41)**8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41 ☐**9 Exemption**9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3
of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed
under paragraph(s)..... of this Record ☐**10 Equivalents (regulation 5)**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)Date (dd/mm/yyyy)
(date of issue) (signature of duly authorized official
issuing the Record)

(seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

*Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

Appendix III

Form of Oil Record Book*

OIL RECORD BOOK**PART I - Machinery space operations***(All ships)*

Name of ship.....
Distinctive number or letters
Gross tonnage
Period from: to

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 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.

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 17 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 Part I, 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. The master of the ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil, statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I 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.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I 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 Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

*Refer to MFPC.1/Circ.736/Rev.2 on Guidance for the recording of operations in the Oil Record Book Part I - Machinery space operations (all ships).

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 Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m³);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred and the quantity in m³.
- 4 Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m³.

(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 15 ppm equipment;
 - .2 to reception facilities.
- 10 Quantity discharged, in m³.

(C) **Collection, transfer and disposal of oil residues (sludge)**

- 11 Collection of oil residues (sludge).
Quantities of oil residues (sludge) retained on board. The quantity should be recorded weekly:* (this means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week):
 - .1 identity of tank(s)

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39

Chapter 1 - General.....	39
Chapter 2 - Surveys and certification.....	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident.....	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms.....	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110
Chapter 9 - Special requirements for the use.....	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I.....	111
Appendix I.....	111
Appendix II.....	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	142
- Form of Oil Record Book*	142
Unified Interpretations of Annex I.....	135
Appendices to.....	161

Unified Interpretations of Annex I.....	161
Appendix 1.....	161
Appendix 4.....	159
MARPOL Annex II.....	174
MARPOL Annex II.....	165
Chapter 1 - General.....	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances.....	170
Chapter 3 - Surveys and certification.....	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment.....	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances.....	177
Chapter 6 - Measures of control by port States.....	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances.....	183
Chapter 8 - Reception facilities.....	195
Appendices to Annex II.....	185
Appendix I.....	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*.....	185
Appendix II.....	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk.....	188
Appendix III.....	203

- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203	
Appendix IV		207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207	
Appendix V		204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping		204
Appendix VI		207
- Prewash procedures	207	
Appendix VII		211
- Ventilation procedures	211	
MARPOL Annex III		224
MARPOL Annex III		225
Appendix to Annex III		219
Appendix.....		219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219	
MARPOL Annex IV		232
MARPOL Annex IV		223
Chapter 1 - General.....		223
Chapter 2 - Surveys and certification*		225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge		229
Chapter 4 - Reception facilities		231
Chapter 5 - Port State control		232
Appendix to Annex IV		233

Appendix.....	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix.....	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI.....	253
Chapter 1 - General.....	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships	262
Appendices to Annex VI	273
Appendix I.....	273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273
- Appendix II	279
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279
- Appendix III	280
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280
- Appendix IV	282
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282
Appendix V	283

- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5) 283
- Appendix VI 284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2) 284
- Appendix VII 286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3) 286

Unified Interpretations of Annex VI 294

(Operator initiated manual collections where oil residue (sludge) is transferred into the oil residue (sludge) holding tank(s).)

12 Methods of transfer or disposal of oil residues (sludge).

State quantity of oil residues transferred or disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m³;

- .1 to reception facilities (identify port);[†]
- .2 to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
- .3 Incinerated (indicate total time of operation);
- .4 other method (state which).

(D) **Non-automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces**

- 13 Quantity discharged, transferred or disposed of, in m³.[‡]
- 14 Time of discharge, transfer or disposal (start and stop).

*Only those tanks listed in item 3.1 of Forms A and B of the Supplement to the IOPP Certificate used for oil residues (sludge).

[†] The ship's master should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that the ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

[‡] In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

- 15 Method of discharge, transfer, or disposal:
.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
.2 to reception facilities (identify port);*
.3 to slop tank or holding tank or other tank(s) (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in m³).
- (E) Automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces
- 16 Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
- 17 Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
- 18 Time when the system has been put into manual operation.
- (F) Condition of the oil filtering equipment
- 19 Time of system failure.[†]
- 20 Time when system has been made operational.
- 21 Reasons for failure.
- (G) Accidental or other exceptional discharges of oil
- 22 Time of occurrence.
- 23 Place or position of ship at time of occurrence.
- 24 Approximate quantity and type of oil.
- 25 Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.
- (H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil
- 26 Bunkering:
- .1 Place of bunkering.
- .2 Time of bunkering.
- .3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
- .4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).

*The ship's master should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that the ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

[†]The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

(1) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship.....

Distinctive number or letters

MACHINERY SPACE OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of master.....

OIL RECORD BOOK

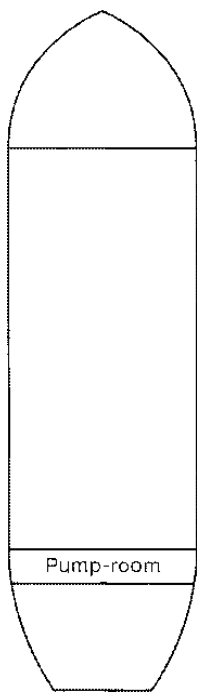
PART II - Cargo/ballast operations
(Oil tankers)

Name of ship
Distinctive number or letters
Gross tonnage
Period from: to

Note: Every oil tanker of 150 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.

Name of ship
Distinctive number or letters

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))

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 Part II in accordance with regulation 36 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 code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, 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 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.*

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil, a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be in at least English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II 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.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board the 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 Oil Record Book Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and 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.

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 (state quantity added, in cubic metres, at 15°C and the total content of tank(s), in cubic metres).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

- 4 Identity of tank(s):
 - .1 from:
 - .2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in cubic metres).
- 5 Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in cubic metres.)

(C) Unloading of oil cargo

- 6 Place of unloading.
- 7 Identity of tank(s) unloaded.
- 8 Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in cubic metres.)

*This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

(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.*
- 11 Number of machines in use.
- 12 Time of start of washing.
- 13 Washing pattern employed.†
- 14 Washing line pressure.
- 15 Time washing was completed or stopped.
- 16 State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
- 17 Remarks‡

(E) Ballasting of cargo tanks

- 18 Position of ship at start and end of ballasting.
- 19 Ballasting process;
 - .1 identity of tank(s) ballasted;
 - .2 time of start and end;
 - .3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation, in cubic metres.

(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 the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in cubic metres.
- 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, in cubic metres.

(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.§
- 31 Tank washings transferred to;
 - .1 reception facilities (state port and quantity, in cubic metres);¶
 - .2 slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in cubic metres).

*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.

†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.

‡If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

§ Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

¶Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(H) Discharge of dirty ballast

- 32 Identity of tank(s).
- 33 Time and position of ship at start of discharge into the sea.
- 34 Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
- 35 Quantity discharged into the sea, in cubic metres.
- 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)). State total quantity, in cubic metres.
- 40 Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in cubic metres).*

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

- 41 Identity of slop tanks.
- 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 in cubic metres and rate of discharge in m³/hour.
- 48 Final quantity discharged in cubic metres and rate of discharge in m³/hour.
- 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, in metres.
- 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) Collection, transfer and disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

- 55 Identity of tanks.
- 56 Quantity transferred or disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m³.)
- 57 Method of transfer or disposal:
 - .1 disposal to reception facilities (identify port and quantity involved);
 - .2 mixed with cargo (state quantity);
 - .3 transferred to or from (an) other tank(s) including transfer from machinery space oil residue (sludge) and oily bilge water tanks (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m³); and
 - .4 other method (state which); state quantity disposed of in m³.

(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?

*Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(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, in cubic metres:
 - .1 into the sea; or
 - .2 to reception facility (identify 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, in cubic metres, and type of oil.
- 76 Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) Additional operational procedures and general remarks**ANKERS 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.

*Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of master.....

Unified Interpretations of Annex I

Notes: For the purposes of the Unified Interpretations, the following abbreviations are used:

MARPOL	The 1973 MARPOL Convention as modified by the 1978 and 1997 Protocols relating thereto
Regulation	Regulation in Annex I of MARPOL
IOPP Certificate	International Oil Pollution Prevention Certificate
SBT	Segregated ballast tanks
CBT	Dedicated clean ballast tanks
COW	Crude oil washing system
IGS	Inert gas systems
PL	Protective location of segregated ballast tanks
CAS	Condition Assessment Scheme

1 Definitions

Reg. 1.1 *Treatment for oily rags*

1.1 Oily rags, as defined in the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL, should be treated in accordance with Annex V and the procedures set out in the Guidelines.

Reg. 1.5 *Definition of an oil tanker*

1.2 FPSOs and FSUs are not *oil tankers* and are not to be used for the transport of oil except that, with the specific agreement by the flag and relevant coastal States on a voyage basis, produced oil may be transported to port in abnormal and rare circumstances.

2 Major conversion

Reg. 1.9 2.1 The deadweight to be used for determining the application of provisions of Annex I is the deadweight assigned to an oil tanker at the time of the assignment of the load lines. If the load lines are reassigned for the purpose of altering the deadweight, without alteration of the structure of the ship, any substantial alteration of the deadweight consequential upon such reassignments should not be construed as a "major conversion" as defined in regulation 1.9. However, the IOPP Certificate should indicate only one deadweight of the ship and be renewed on every reassignment of load lines.

2.2 If a crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.3 satisfying the requirements of COW changes its trade for the carriage of product oil conversion to CBT or SBT and reissuing of the IOPP Certificate will be necessary. Such conversion should not be considered as a "major conversion" as defined in regulation 1.9.

2.3 When an oil tanker is used solely for the storage of oil and is subsequently put into service in the transport of oil*, such a change of function should not be construed as a "major conversion" as defined in regulation 1.9.

2.4 The conversion of an existing oil tanker to a combination carrier, or the shortening of a tanker by removing a transverse section of cargo tanks, should constitute a "major conversion" as defined in regulation 1.9.

2.5 The conversion of an existing oil tanker to a segregated ballast tanker by the addition of a transverse section of tanks should constitute a "major conversion" as defined in regulation 1.9 only when the cargo-carrying capacity of the tanker is increased.

2.6 When a ship built as a combination carrier operates exclusively in the bulk cargo trade, the ship may be treated as a ship other than an oil tanker and Form A of the Record of Construction and Equipment should be issued to the ship. The change of such a ship from the bulk trade to the oil trade should not be construed as a "major conversion" as defined in regulation 1.9.

*Product oil" means any oil other than crude oil as defined in regulation 1.2.

3 Definition of “segregated ballast”

Reg. 1.18

3.1 The segregated ballast system should be a system which is “completely separated from the cargo oil and fuel systems” as required by regulation 1.18. Nevertheless, provision may be made for emergency discharge of the segregated ballast by means of a connection to a cargo pump through a portable spool piece. In this case non-return valves should be fitted on the segregated ballast connections to prevent the passage of oil to the segregated ballast tanks. The portable spool piece should be mounted in a conspicuous position in the pump-room and a permanent notice restricting its use should be prominently displayed adjacent to it.

3.2 Sliding type couplings should not be used for expansion purposes where lines for cargo oil or fuel oil pass through tanks for segregated ballast, and where lines for segregated ballast pass through cargo oil or fuel oil tanks. This interpretation is applicable to ships, the keel of which is laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 July 1992.

4 Unforeseen delay in delivery of ships

Reg. 1.28

4.1 For the purpose of defining the category of a ship under regulation 1.28, a ship for which the building contract (or keel laying) and delivery were scheduled before the dates specified in these regulations, but which has been subject to delay in delivery beyond the specific date due to unforeseen circumstances beyond the control of the builder and the owner, may be accepted by the Administration as a ship of the category related to the estimated date of delivery. The treatment of such ships should be considered by the Administration on a case-by-case basis, bearing in mind the particular circumstances.

4.2 It is important that ships delivered after the specified dates due to unforeseen delay and allowed to be treated as a ship of the category related to the estimated date of delivery by the Administration should also be accepted as such by port States. In order to ensure this, the following practice is recommended to Administrations when considering an application for such a ship:

- .1 the Administration should thoroughly consider applications on a case-by-case basis, bearing in mind the particular circumstances. In doing so in the case of a ship built in a foreign country, the Administration may require a formal report from the authorities of the country in which the ship was built, stating that the delay was due to unforeseen circumstances beyond the control of the builder and the owner;
- .2 when a ship is treated as a ship of the category related to the estimated date of delivery upon such an application, the IOPP Certificate for the ship should be endorsed to indicate that the ship is accepted by the Administration as such a ship; and
- .3 the Administration should report to the Organization on the identity of the ship and the grounds on which the ship has been accepted as such a ship.

5 Definition of “a similar state of construction”

Regs. 1.28,
1.30

A *similar stage of construction* means the stage at which:

- .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
- .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

6 Definition of generation of ships

Regs. 1.28.2,
1.28.4,
1.28.6,
1.28.7,
1.28.7,
1.28.9

For the purpose of defining the ships in accordance with regulations 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8 and 1.28.9, a ship which falls into any one of the categories listed in subparagraphs 1,2, 3, 4.1, 4.2, or 4.3 of these paragraphs should be considered as a ship falling under the corresponding definition.

7 Annex I substances which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring

Reg. 2.4

7.1 The Government of the receiving Party should establish appropriate measures in order to ensure that provisions of 7.2 are complied with.

7.2 A tank which has been unloaded should, subject to the provisions of 7.3, be washed and all contaminated washings should be discharged to a reception facility before the ship leaves the port of unloading for another port.

7.3 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements referred to in 6.2, where it is satisfied that:

- .1 the tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tanker will not be washed or ballasted prior to loading; and
- .2 the tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea if the ship is to proceed to another port unless it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for the purpose of receiving the residues and solvents necessary for the cleaning operations.

7.4 An exemption referred to in 6.3 should 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 Parties to the Convention. When such an exemption has been granted it should be certified in writing by the Government of the receiving Party.

7.5 In the case of ships retaining their residues on board and proceeding to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, the Government of the receiving Party is advised to inform the next port of call of the particulars of the ship and cargo residues, for their information and appropriate action for the detection of violations and enforcement of the Convention.

8 Conditions for waiver

Regs. 3.4,
3.5,
14.5.3 The International Oil Pollution Prevention Certificate should contain sufficient information to permit the port State to determine if the ship complies with the waiver conditions regarding the phrase "restricted voyages as determined by the Administration". This may include a list of ports, the maximum duration of the voyage between ports having reception facilities, or similar conditions as established by the Administration.

9 Voyages of 72 h or less in duration

Regs. 3.4,
3.5.2.2.2 The time limitation "of 72 h or less in duration" in regulations 3.4 and 3.5.2.2.2 should be counted:

- .1 from the time the tanker leaves the special area, when a voyage starts within a special area; or
- .2 from the time the tanker leaves a port situated outside the special area to the time the tanker approaches a special area.

10 Definition of "all oily mixtures"

Regs. 3.4,
3.5.2.2.3 The phrase "all oily mixtures" in regulations 3.4 and 3.5.2.2.3 includes all ballast water and tank washing residues from cargo oil tanks.

11 Equivalents

Reg. 5 Acceptance by an Administration under regulation 5 of any fitting, material, appliance, or apparatus as an alternative to that required by Annex I includes type approval of pollution prevention equipment which is equivalent to that specified in resolution A.393(X).^{*} An Administration that allows such type approval shall communicate particulars thereof, including the test results on which the approval of equivalency was based, to the Organization in accordance with regulation 5.2.

With regard to the term "appropriate action, if any" in regulation 5.2, any Party to the Convention that has an objection to an equivalency submitted by another Party should communicate this objection to the Organization and to the Party which allowed the equivalency within one year after the Organization circulates the equivalency to the Parties. The Party objecting to the equivalency should specify whether the objection pertains to ships entering its ports.

^{*} For oily-water separating equipment for machinery space bilges of ships, refer to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges, adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolution A.393(X), the 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC.60(33) - compliant oil filtering equipment, adopted by resolution MEPC.205(62), and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships, adopted by the Organization by resolution MEPC.107(49). For oil discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built before 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers, and for oil discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built after 2 October 1986, refer to the Revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems, which were adopted by the Organization by resolutions A.496(XII) and A.586(14), respectively; see IMO sales publication I646E. For oil discharge monitoring and control systems installed on oil tankers the keels of which are laid or are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the Revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems, adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

- 12 Survey and inspection**
- Regs. 6.1.3, 6.1.4** *Intermediate and annual survey for ships not required to hold an IOPP Certificate*
- The applicability of regulations 6.1.3 and 6.1.4 to ships which are not required to hold an International Oil Pollution Prevention Certificate should be determined by the Administration.
- 13 Designation of the type of oil tankers**
- Regs. 7,19**
- 13.1 Oil tankers must be designated on the Supplement Form B to the IOPP Certificate as either "crude oil tanker", "product carrier" or "crude oil/product carrier". Furthermore, the requirements contained in regulation 19 differ for different age categories of "crude oil tankers" and "product carriers", and compliance with these provisions is recorded on the IOPP Certificate. Oil trades in which different types of oil tankers are allowed to be engaged are as follows:
- .1 *Crude oil/product carrier* is allowed to carry either crude oil or product oil, or both simultaneously;
- .2 *Crude oil tanker* is allowed to carry crude oil but is prohibited from carrying product oil; and .3 *Product carrier* is allowed to carry product oil but is prohibited from carrying crude oil.
- 13.2 In determining the designation of the type of oil tanker on the IOPP Certificate based on the compliance with the provisions for SBT, PL, CBT and COW, the following standards should apply.
- 13.3 *Oil tankers delivered after 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.4 of less than 20,000 tonnes deadweight*
- 13.3.1 These oil tankers may be designated as "crude oil/product carriers".
- 13.4 *Oil tankers delivered after 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.4 of 20,000 tonnes deadweight and above*
- 13.4.1 Oil tankers satisfying the requirements for SBT - PL COW may be designated as "crude oil/product carrier".
- 13.4.2 Oil tankers satisfying the requirements for SBT • PL but not COW should be designated as "product carrier".
- 13.4.3 Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above but less than 30,000 tonnes deadweight not carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, not fitted with SBT + PL, should be designated as "product carrier".
- 13.5 *Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.3 but delivered after 31 December 1979 as defined in regulation 1.28.2 of 70,000 tonnes deadweight and above*
- 13.5.1 The oil tankers satisfying the requirements for SBT may be designated as "crude oil/product carrier".
- 13.6 *Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.3 of less than 40,000 tonnes deadweight*
- 13.6.1 These oil tankers may be designated as "crude oil/product carrier".
- 13.7 *Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 as defined in regulation 1.28.3 of 40,000 tonnes deadweight and above*
- 13.7.1 Oil tankers satisfying the requirements for SBT should be designated as "crude oil/product carrier".
- 13.7.2 Oil tankers satisfying the requirements for COW only should be designated as "crude oil tanker".
- 13.7.3 Oil tankers satisfying the requirements for CBT should be designated as "product carrier".
- 14 New form of IOPP Certificate or its Supplement**
- Reg. 9**
- In the case where the form of the IOPP Certificate or its Supplement is amended, and this amendment does not cause a shortening of the validity of the ship's IOPP Certificate, the existing form of the certificate or supplement which is current when the amendment enters into force may remain valid until the expiry of that certificate, provided that, at the first survey after the date of entry into force of the amendment, necessary changes are indicated in the existing certificate or supplement by means of suitable corrections, e.g. striking over the invalid entry and typing the new entry.

15 Revalidation of an IOPP Certificate

- Reg. 10 Where an annual or an intermediate survey required in regulation 6 of Annex I of MARPOL is not carried out within the period specified in that regulation, the IOPP Certificate ceases to be valid. When a survey corresponding to the requisite survey is carried out subsequently, the validity of the Certificate may be restored without altering the anniversary and expiry date of the original Certificate and the Certificate endorsed to this effect. The thoroughness and stringency of such survey will depend on the period for which the prescribed survey has elapsed and the conditions of the ship.

16 Capacity of sludge tanks

- Reg. 12.1 16.1 To assist Administrations in determining the adequate capacity of sludge tanks, the following criteria may be used as guidance. These criteria should not be construed as determining the amount of oily residues which will be produced by the machinery installation in a given period of time. The capacity of sludge tanks may, however, be calculated upon any other reasonable assumptions. For a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 31 December 1990, the guidance given in items .4 and .5 below should be used in lieu of the guidance contained in items .1 and .2.
- .1 For ships which do not carry ballast water in oil fuel tanks, the minimum sludge tank capacity (V_1) should be calculated by the following formula:

$$V_1 = K_1 CD \quad (\text{m}^3)$$
 where

$K_1 = 0.01$ for ships where heavy fuel oil is purified for main engine use, or 0.005 for ships using diesel oil or heavy fuel oil which does not require purification before use,

C = daily fuel oil consumption (tonnes); and

D = maximum period of voyage between ports where sludge can be discharged ashore (days). In the absence of precise data a figure of 30 days should be used.
 - .2 When such ships are fitted with homogenizers, sludge incinerators or other recognized means on board for the control of sludge, the minimum sludge tank capacity (V_1) should, in lieu of the above, be:

$V_1 = 1 \text{ m}^3$ for ships of 400 gross tonnage and above but less than 4,000 gross tonnage, or 2 m^3 for ships of 4,000 gross tonnage and above.
 - .3 For ships which carry ballast water in fuel oil tanks, the minimum sludge tank capacity (V_2) should be calculated by the following formula:

$$V_2 = V_1 - K_2 B \quad (\text{m}^3)$$
 where

V_1 = sludge tank capacity specified in .1 or .2 above in m^3 ,

$K_2 = 0.01$ for heavy fuel oil bunker tanks, or 0.005 for diesel oil bunker tanks, and

B = capacity of water ballast tanks which can also be used to carry oil fuel (tonnes).
 - .4 For ships which do not carry ballast water in fuel oil tanks, the minimum sludge tank capacity (V_1) should be calculated by the following formula:

$$V_1 = K_1 CD \quad (\text{m}^3)$$
 where

$K_1 = 0.015$ for ships where heavy fuel oil is purified for main engine use or 0.005 for ships using diesel oil or heavy fuel oil which does not require purification before use,

C = daily fuel oil consumption (m^3); and

D = maximum period of voyage between ports where sludge can be discharged ashore (days). In the absence of precise data, a figure of 30 days should be used.
 - .5 For ships where the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid before 1 July 2010, and which are fitted with homogenizers, sludge incinerators or other recognized means on board for the control of sludge, the minimum sludge tank capacity should be:
 - .5.1 50% of the value calculated according to item .4 above; or
 - .5.2 1 m^3 for ships of 400 gross tonnage and above but less than 4,000 gross tonnage or 2 m^3 for ships of 4,000 gross tonnage and above; whichever is the greater.
- 16.2 Administrations should establish that in a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 31 December 1990, adequate tank capacity, which may include the sludge tank(s) referred to under 16.1 above, is available also for leakage, drain and waste oils from the machinery installations. In existing installations this should be taken into consideration as far as reasonable and practicable.

17 Designated pump for disposal

Reg. 12.2.1 A designated pump should be interpreted as any pump used for the disposal of oil residue (sludge) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any pump used to transfer oil residue (sludge) to any other approved means of disposal such as an incinerator, auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) or other acceptable means which are prescribed in paragraph 3.2 of the Supplement to IOPP Certificate Form A or B.

Reg. 12.2.2 *Sludge tank discharge piping*

- 1 Regulation 12.2.2 should not be retroactively applied to ships delivered before 1 January 2014.*
- 2 There should be no interconnections between the sludge tank discharge piping and bilge-water piping other than possible common piping leading to the standard discharge connection referred to in regulation 13.
- 3 For ships delivered before 1 January 2014,* existing arrangements where the oil residue (sludge) tank(s) have discharge connections to oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separator may be accepted.

18 Overboard connection of oil residue (sludge) tanks

Reg. 12.3 Ships having piping to and from oil residue (sludge) tanks to overboard discharge outlets, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13 installed prior to 4 April 1993 may comply with regulation 12.3 by the installation of blanks in this piping.

19 Cleaning of oil residue (sludge) tanks and discharge of residues

Reg. 12.4 To assist Administrations in determining the adequacy of the design and construction of oil residue (sludge) tanks to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities, the following guidance is provided, having effect on ships the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 31 December 1990:

- .1 sufficient man-holes should be provided such that, taking into consideration the internal structure of the oil residue (sludge) tanks, all parts of the tank can be reached to facilitate cleaning;
- .2 oil residue (sludge) tanks in ships operating with heavy oil, that needs to be purified for use, should be fitted with adequate heating arrangements or other suitable means to facilitate the pumpability and discharge of the tank content;
- .3 the oil residue (sludge) tank should be provided with a designated pump for the discharge of the tank content to reception facilities. The pump should be of a suitable type, capacity and discharge head, having regard to the characteristics of the liquid being pumped and the size and position of tank(s) and the overall discharge time.
- .4 where any oil residue (sludge) tank (i.e. oil residue (sludge) service tank[†]) that directly supplies oil residue (sludge) to the means of the disposal of oil residues (sludge) prescribed in paragraph 3.2 of the Supplement to IOPP Certificate Form A or B is equipped with suitable means for drainage, the requirements in subparagraph .3 above may not be applied to the oil residue (sludge) tank.

20 Oil fuel tank protection

Regs. 12A.6, 12A.7, 12A.8 20.1 Valves for oil fuel tanks located in accordance with the provisions of paragraphs 6, 7 and 8 of MARPOL Annex I, regulation 12A, may be treated in a manner similar to the treatment of suction wells as per MARPOL regulation 12A.10 and, therefore, arranged at a distance from the ship's bottom of not less than $h/2$.

20.2 Valves for tanks which are permitted to be located at a distance from the ship's bottom or side at a distance less than h or w , respectively, in accordance with the accidental oil fuel outflow performance standard of MARPOL Annex I, regulation 12A.11, may be arranged at the distance less than h or w , respectively.

* Ships delivered before 1 January 2014 means a ship:

- .1 for which the building contract is placed before 1 January 2011; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 1 January 2012; or
- .3 the delivery of which is before 1 January 2014.

[†] Oil residue (sludge) service tank means a tank for preparation of oil residue (sludge) for incineration as defined in paragraph 5.3.3 of the appendix to the annex to MEPC.1/Circ.642, as amended by MEPC.1/Circ.676 and MEPC.1/Circ.760.

20.3 Fuel tank air escape pipes and overflow pipes are not considered as part of "lines of fuel oil piping" and, therefore, may be located at a distance from the ship's side of less than w .

20.4 In addition to being as small as practicable, the size of the suction wells mentioned in MARPOL Annex I, regulation 12A.10, should be appropriate to the size of the suction pipe and area covered.

21 Measuring distance "h"

Regs. 12A.6,
12A.7,
12A.8,
12A.11.8

21.1 The distance "h" should be measured from the moulded line of the bottom shell plating at right angle to it (regulation 12A, Figure 1).

- .1 For vessels designed with a skeg, the skeg should not be considered as offering protection for the FO tanks. For the area within skeg's width the distance "h" should be measured perpendicular to a line parallel to the baseline at the intersection of the skeg and the moulded line of the bottom shell plating as indicated in Figure A.

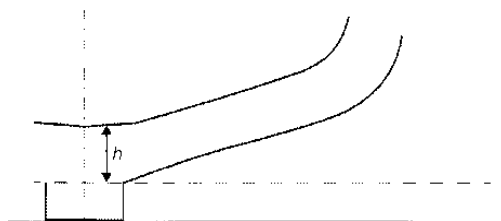


Figure A

- .2 For vessels designed with a permanent trim, the baseline should not be used as a reference point. The distance "h" should be measured perpendicular to the moulded line of the bottom shell plating at the relevant frames where fuel tanks are to be protected.

21.2 For vessels designed with deadrising bottom, the distance "1.5h" should be measured from the moulded line of the bottom shell plating but at right angle to the baseline, as indicated in Figure B.

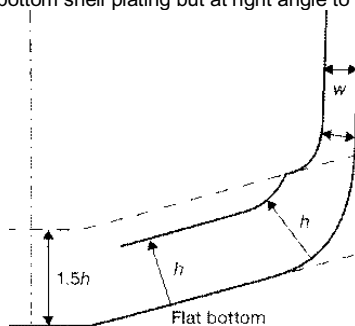


Figure B

21.3 Paragraphs 1 and 2, above also apply to the reference to the distance "h" in regulation 12A.11.8.

22 Application of regulation 12A to MODUs

Regs. 12A.7, 12A.8 In applying regulation 12A of MARPOL Annex I to column-stabilized units (MODUs) as defined in the MODU Code, for the purpose of placing the oil fuel tanks, the location limitations of paragraphs 7 and 8 of the regulation apply to those areas subject to damage as follows:

- .1 only those columns, underwater hulls and braces on the periphery of the unit shall be assumed to be damaged and the damage shall be assumed in the exposed portions of the columns, underwater hulls and braces;
- .2 columns and braces shall be assumed to be damaged at any level between 5.0 m above and 3.0 m below the range of draughts in the MODUs operating manual for normal and severe weather operations; and
- .3 underwater hull and footings shall be assumed to be damaged when operating in a transit condition in the same manner as indicated in .1 and .2, having regard to their shape.

Regs. 14,15

23 Automatic stopping device required by regulation 15.3.2

Regulation 15.3.2 includes a reference to regulation 14.7 which requires both a 15 ppm bilge alarm and a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 ppm. Since, however, this is not a requirement of regulation 14 for ships of less than 10,000 gross tonnage, such ships need not be required to be equipped with such alarm and stopping device if no effluent from machinery space bilge is to be discharged within special areas. Conversely, the discharge of effluent within special areas from ships without 15ppm bilge alarm and an automatic stopping device is a contravention of the Convention even if the oil content of the effluent is below 15 ppm.

Reg. 14.1

24 Control of discharge of ballast water from oil fuel tanks

24.1 The second sentence of regulation 14.1 should be interpreted as follows:

Any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage:

- .1 which does not carry water ballast in oil fuel tanks should be fitted with 15 ppm oil filtering equipment for the control of discharge of machinery space bilges;
- .2 which carries water ballast in oil fuel tanks should be fitted with the equipment required by regulation 14.2 for the control of machinery space bilges and dirty ballast water from oil fuel tanks. Ships on which it is not reasonable to fit this equipment should retain on board dirty ballast water from oil fuel tanks and discharge it to reception facilities.

24.2 The above equipment should be of adequate capacity to deal with the quantities of effluent to be discharged.

25 Oil filtering equipment

Regs. 14.1, 14.2 Oil filtering equipment referred to in regulations 14.1 and 14.2 is a 15 ppm bilge separator and may include any combination of a separator, filter or coalescer and also a single unit designed to produce an effluent with oil content not exceeding 15 ppm,

26 Waivers for restricted voyages

Reg. 14.5.3.4 The International Oil Pollution Prevention Certificate should contain sufficient information to permit the port State to determine if the ship complies with the waiver conditions regarding the phrase "restricted voyages as determined by the Administration". This may include a list of ports, the maximum duration of the voyage between ports having reception facilities, or similar conditions as established by the Administration.

27 Controls of discharge of oil

Transfer of non-oil-cargo related oily residues to slop tanks of oil tankers

Reg. 15

27.1 If non-oil-cargo related oily residues are transferred to slop tanks of oil tankers, the discharge of such residues should be in compliance with regulation 34.

27.2 The above interpretation should not be construed as relaxing any existing prohibition of piping arrangements connecting the engine-room and slop tanks which may permit cargo to enter the machinery spaces. Any arrangements provided for machinery space bilge discharges into slop tanks should incorporate adequate means to prevent any backflow of liquid cargo and gases into the machinery spaces. Any such arrangements do not constitute a relaxing of the requirements of regulation 14 with respect to oil filtering equipment.

28 Definition of "en route"

- Reg. 15.2.1 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which, as far as practicable for navigation purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

29 Oil fuel

- Reg. 16.2 *Large quantities of oil fuel*

29.1 The phrase "large quantities of oil fuel" in regulation 16.2 refers to ships which are required to stay at sea for extended periods because of the particular nature of their operation and trade. Under the circumstances considered, these ships would be required to fill their empty oil fuel tanks with water ballast in order to maintain sufficient stability and safe navigation conditions.

29.2 Such ships may include *inter alia* certain large fishing vessels or ocean-going tugs. Certain other types of ships which for reasons of safety, such as stability, may be required to carry ballast in oil fuel tanks may also be included in this category.

30 Application of regulation 16.4

- Reg. 16.4 When the separation of oil fuel tanks and water ballast tanks is unreasonable or impracticable for ships covered by regulation 16.4, ballast water may be carried in oil fuel tanks, provided that such ballast water is discharged into the sea in compliance with regulations 15.2, 15.3, 15.5 and 15.6 or into reception facilities in compliance with regulation 15.9.

31 Oil tankers used for the storage of dirty ballast

- Regs. 18, 19, 20, 33, 35 When an oil tanker is used as a floating facility to receive dirty ballast discharged from oil tankers, such a tanker is not required to comply with the provisions of regulations 18, 19, 20, 33 and 35.

32 SBT, CBT, COW and PL requirements

- Reg. 18.3.2 *Capacity of SBT*

For the purpose of application of regulation 18.3.2, the following operations of oil tankers are regarded as falling within the category of exceptional cases:

- .1 when combination carriers are required to operate beneath loading or unloading gantries;
- .2 when tankers are required to pass under a low bridge;
- .3 when local port or canal regulations require specific draughts for safe navigation;
- .4 when loading and unloading arrangements require the tanker to be at a draught deeper than that achieved when all segregated ballast tanks are full;
- .5 close-up inspection or/and steel thickness measurement using rafts where permitted by the rules; and
- .6 tank hydrostatic pressure tests.

33 Segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 m in length

- Reg. 18.5 33.1 In determining the minimum draught and trim of oil tankers less than 150 m in length to be qualified as SBT oil tankers, the Administration should follow the guidance set out in appendix 1.
- 33.2 The formulae set out in appendix 1 replace those set out in regulation 18.2, and these oil tankers should also comply with the conditions laid down in regulations 18.3 and 18.4 in order to be qualified as SBT oil tankers,

34 Oil tankers as defined in regulation 1.28.3 of 40,000 tonnes deadweight and above with CBT and COW

- Regs. 18.7, 18.8 34.1 Oil tankers as defined in regulation 1.28.3 of 40,000 tonnes deadweight and above which are fitted with CBT and COW and designated as "crude oil/product carriers" in the Supplement to the IOPP Certificate operate as follows:
- .1 They should always operate with CBT and neither crude oil nor product oil should be carried in dedicated clean ballast tanks; and
 - .2 When carrying a complete or partial cargo of crude oil they should, in the crude carrying tanks, also operate with COW for sludge control.

34.2 Approved procedures by the Administration for changeover between COW and CBT modes on tankers with common or separate independent piping and pump arrangements for cargo and (CBT) ballast handling should be continuously acceptable as long as carriage of crude oil in CBT mode is not given as permissible.

35 Capacity of CBT

- Reg. 18.8** For the purposes of determining the capacity of CBT, the following tanks may be included:
- .1 segregated ballast tanks; and
 - .2 cofferdams and fore and after peak tanks, provided that they are exclusively used for the carriage of ballast water and are connected with permanent piping to ballast water pumps.

36 CBT oil content meter

- Reg. 18.8.3** The discharge of ballast from the dedicated clean ballast tanks should be continuously monitored (but not necessarily recorded) by the oil content meter required by regulation 18.8.3 so that the oil content, if any, in the ballast water can be observed from time to time. This oil content meter is not required to come into operation automatically.

Regs. 18.12 to 18.15

37 Protective location of SBT

37.1 The measurement of the minimum width of wing tanks and of the minimum vertical depth of double bottom tanks should be taken and values of protective areas (PA_C and PA_S) should be calculated in accordance with the "Interim recommendation for a unified interpretation of regulations 18.12-18.15 - Protective location of segregated ballast spaces" set out in appendix 2.

37.2 Ships being built in accordance with this interpretation should be regarded as meeting the requirements of regulations 18.12-18.15 and would not need to be altered if different requirements were to result from a later interpretation.

37.3 If, in the opinion of the Administration, any oil tanker the keel of which was laid or which was at a similar stage of construction before 1 July 1980 complies with the requirements of regulation 18.12-18.15 without taking into account the above Interim Recommendation, the Administration may accept such tanker as complying with regulations 18.12-18.15.

38 Oil tankers with independent tanks

- Reg. 19** Oil tankers with independent tanks are considered as double-hull oil tankers, provided that they are designed and constructed to be such that the minimum distances between the cargo tank boundaries and ship bottom and side-shell plating comply with the provisions of regulation 19.

39 Width of wing tanks and height of double bottom tanks at turn of the bilge area

- Reg. 19.3.3** The requirements of regulation 19.3.3 at turn of the bilge areas are applicable throughout the entire tank length.

40 Aggregate capacity of ballast tanks

- Reg. 19.4** 40.1 Any ballast carried in localized inboard extensions, indentations or recesses of the double hull, such as bulkhead stools, should be excess ballast above the minimum requirement for segregated ballast capacity according to regulation 18.
- 40.2 In calculating the aggregate capacity under regulation 19.3.4, the following should be taken into account:
- .1 the capacity of engine-room ballast tanks should be excluded from the aggregate capacity of ballast tanks;
 - .2 the capacity of ballast tank located inboard of double hull should be excluded from the aggregate capacity of ballast tanks (see figure 1).

41 Definition of double side wing tanks

- Reg. 19.6.2** Wing tanks required for the protection of the entire cargo tank length by regulation 19.6.2, for the purpose of compliance with regulation 21.4.2, can be used as cargo tanks for the carriage of oil other than heavy grade oils when the ship is provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m³.

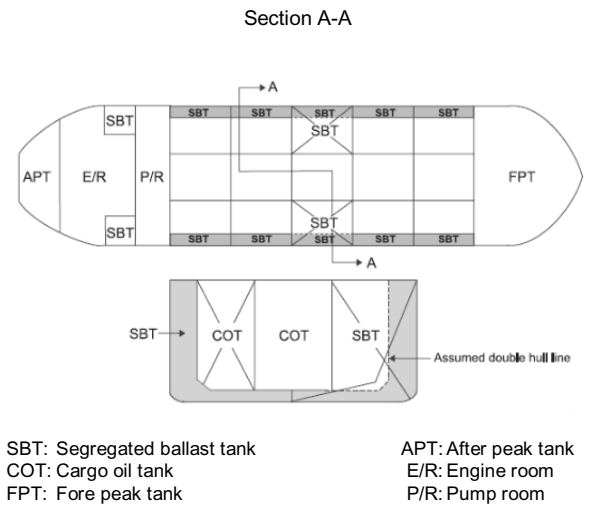


Figure 1

.3 spaces such as void spaces located in the double hull within the cargo tank length should be included in the aggregate capacity of ballast tanks (see figure 2).

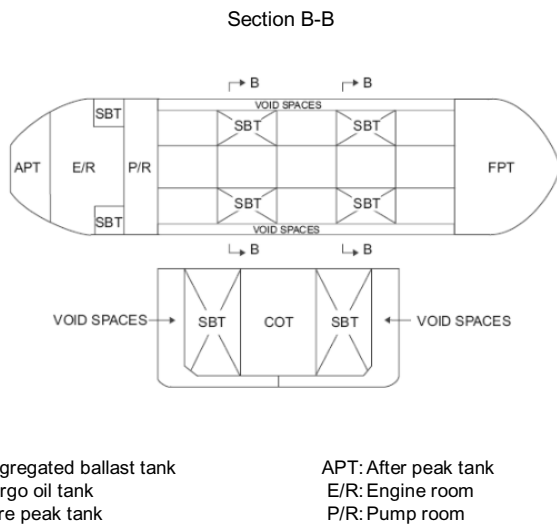


Figure 2

42 Definition of Category 2 oil tanker

Reg. 20.3.2 Any Category 2 oil tanker must be provided with segregated ballast tanks protectively located (SBT/PL).

Reg. 20.4 43 Major conversion in respect of regulation 20.4

For the purpose of determining the application date for the requirements of regulation 20.4 of MARPOL Annex I, where an oil tanker has undergone a major conversion, as defined in regulation 1 of MARPOL Annex I, that has resulted in the replacement of the fore-body, including the entire cargo carrying section, the major conversion completion date of the oil tanker shall be deemed to be the date of delivery of the ship referred to in regulation 20.4 of MARPOL Annex I. provided that:

- .1 the oil tanker conversion was completed before 6 July 1996:
- .2 the conversion included the replacement of the entire cargo section and fore-body and the tanker complies with all the relevant provisions of MARPOL Annex I applicable at the date of completion of the major conversion; and
- .3 the original delivery date of the oil tanker will apply when considering the 15 years of age threshold relating to the first CAS survey to be completed in accordance with regulation 20.6 of MARPOL Annex I.

44 Wing tanks and double bottom spaces of tankers as defined in regulation 1.28.5 used for water ballast

Reg. 20.6 If the wing tanks and double bottom tanks referred to in regulation 20.6 are used for water ballast, the ballast arrangement should at least be in compliance with the Revised specifications for oil tankers with dedicated CBT (resolution A.495(XII)).

45 Requirements for the Condition Assessment Scheme (CAS)

The first CAS survey shall be carried out concurrent with the first intermediate or renewal survey:

- Reg. 21.6.1**
- after 5 April 2005, or
 - after the date when the ship reaches 15 years of age,
- whichever occurs later.

46 Pump-room bottom protection

Reg. 22.5 46.1 The term "pump-room" means a cargo pump-room. Ballast piping is permitted to be located within the pump-room double bottom provided any damage to that piping does not render the ship's pumps located in the "pump-room" ineffective.

46.2 The double bottom protecting the "pump-room" can be a void tank, a ballast tank or, unless prohibited by other regulations, a fuel oil tank.

46.3 Bilge wells may be accepted within the double bottom provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and the ship's baseline measured at right angles to the ship's baseline is not less than 0.5/7,

46.4 Where a portion of the pump-room is located below the minimum height required in regulation 22.2, then only that portion of the pump-room is required to be a double bottom.

**47 Accidental oil outflow performance
Overpressure in kPa**

Reg. 23.7.3.2 If an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, is to be taken as 5 kPa

48 Tank size limitation and damage stability

Bottom damage assumptions

Reg. 24.1.2 When applying the figures for bottom damage within the forward part of the ship as specified in regulation 24.1.2 for the purpose of calculating both oil outflow and damage stability, 0.3L from the forward perpendicular should be the aftermost point of the extent of damage.

49 Hypothetical oil outflow for combination carriers

For the purpose of calculation of the hypothetical oil outflow for combination carriers:

- Reg. 25**
- .1 the volume of a cargo tank should include the volume of the hatchway up to the top of the hatchway coamings, regardless of the construction of the hatch, but may not include the volume of any hatch cover: and

.2 for the measurement of the volume to moulded lines, no deduction should be made for the volume of internal structures.

50 Calculation of hypothetical oil outflow

Reg. 25.1.2 In a case where the width b is not constant along the length of a particular wing tank, the smallest b , value in the tank should be used for the purposes of assessing the hypothetical outflows of oil O_c and O_s .

51 Hypothetical outflow of oil *Location of valves*

Reg. 25.3.3 51.1 Valves or other closing arrangements located in accordance with the provisions of MARPOL Annex I, regulation 25.3.3, may be treated in a manner similar to the treatment of suction wells as per MARPOL regulation 12A.10 and, therefore, arranged at a distance from the ship's bottom of not less than $h/2$.

51.2 In addition to being not excessive in area, the size of the suction wells mentioned in MARPOL Annex I, regulation 25.3.3, should be appropriate to the size of the suction pipe and area covered.

52 Intact stability

Reg. 27 52.1 The vessel should be loaded with all cargo tanks filled to a level corresponding to the maximum combined total of vertical moment of volume plus free surface inertia moment at 0° heel, for each individual tank. Cargo density should correspond to the available cargo deadweight at the displacement at which transverse KM reaches a minimum value, assuming full departure consumables and 1% of the total water ballast capacity. The maximum free surface moment should be assumed in all ballast conditions. For the purpose of calculating GM_0 , liquid free surface corrections should be based on the appropriate upright free surface inertia moment. The righting lever curve may be corrected on the basis of liquid transfer moments.

52.2 For proving compliance with regulation 27 of Annex I to MARPOL, as an alternative to the loading case described in MARPOL Unified Interpretation 45.1 it is accepted to carry out an extensive analysis covering all possible combinations of cargo and ballast tank loading. For such extensive analysis conditions, it is considered that:

- .1 weight, centre of gravity coordinates and free surface moment for all tanks should be according to the actual content considered in the calculations; and
- .2 the extensive calculations should be carried out in accordance with the following:
 - .2.1 the draughts should be varied between light ballast and scantling draught;
 - .2.2 consumables including but not restricted to fuel oil, diesel oil and fresh water corresponding to 97%, 50% and 10% content should be considered;
 - .2.3 for each draught and variation of consumables, the available deadweight should comprise ballast water and cargo, such that combinations between maximum ballast and minimum cargo and vice versa are covered. In all cases, the number of ballast and cargo tanks loaded should be chosen to reflect the worst combination of VCG and free surface effects. Operational limits on the number of tanks considered to be simultaneously slack and exclusion of specific tanks should not be permitted. All ballast tanks should have at least 1% content;
 - .2.4 cargo densities between the lowest and highest intended to be carried should be considered; and
 - .2.5 sufficient steps between all limits should be examined to ensure that the worst conditions are identified. A minimum of 20 steps for the range of cargo and ballast content, between 1% and 99% of total capacity, should be examined. More closely spaced steps near critical parts of the range may be necessary.

At every stage the criteria described in paragraph 1 of regulation 27 should be met.

53 Operating draught

Reg. 28.1 With regard to the term "any operating draught reflecting actual partial or full load conditions", the information required should enable the damage stability to be assessed under conditions the same as or similar to those under which the ship is expected to operate.

54 Suction wells

- Reg. 28.2 For the purpose of determining the extent of assumed damage under regulation 28.2, suction wells may be neglected, 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.

55 Tanks with smooth walls

- Reg. 29.2.3.3 The term "tanks with smooth walls" should be taken to include the main cargo tanks of oil/bulk/ore carriers which may be constructed with vertical framing of a small depth. Vertically corrugated bulkheads are considered smooth walls.

56 Pumping and piping arrangements

- Reg. 30.2 *Piping arrangements for discharge above the waterline*

56.1 Under regulation 30.2, lines for discharge to the sea above the waterline must be led either:

- .1 to a ship's discharge outlet located above the waterline in the deepest ballast condition; or
- .2 to a midship discharge manifold or, where fitted, a stern or bow loading/discharge facility above the upper deck.

56.2 The ship's side discharge outlet referred to in 56.1.1 should be so located that its lower edge will not be submerged when the ship carries the maximum quantity of ballast during its ballast voyages, having regard to the type and trade of the ship. The discharge outlet located above the waterline in the following ballast condition will be accepted as complying with this requirement:

- .1 on oil tankers not provided with SBT or CBT, the ballast condition when the ship carries both normal departure ballast and normal clean ballast simultaneously; and
- .2 on oil tankers provided with SBT or CBT, the ballast condition when the ship carries ballast water in segregated or dedicated clean ballast tanks, together with additional ballast in cargo oil tanks in compliance with regulation 18.3.

56.3 The Administration may accept piping arrangements which are led to the ship's side discharge outlet located above the departure ballast waterline but not above the waterline in the deepest ballast condition, if such arrangements have been fitted before 1 January 1981.

56.4 Although regulation 30.2 does not preclude the use of the facility referred to in 56.1.2 for the discharge of ballast water, it is recognized that the use of this facility is not desirable, and it is strongly recommended that ships be provided with either the side discharge outlets referred to in 56.1.1 or the part flow arrangements referred to in regulation 30.6.5.

57 Small diameter line

- Reg. 30.4.2 57.1 For the purpose of application of regulation 30.4.2, the cross-sectional area of the small diameter line should not exceed:

- .1 10% of that of a main cargo discharge line for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, or oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, not already fitted with a small diameter line; or
- .2 25% of that of a main cargo discharge line for oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, already fitted with such a line. (See paragraph 4.4.5 of the revised COW Specifications contained in resolution A.446(XI) as amended by the Organization by resolutions A.497(XII) and A.897(21)).

57.2 Connection of the small diameter line to the manifold valve

The phrase "connected outboard of" with respect to the small diameter line for discharge ashore should be interpreted to mean a connection on the downstream side of the tanker's deck manifold valves, both port and starboard, when the cargo is being discharged. This arrangement would permit drainage back from the tanker's cargo lines to be pumped ashore with the tanker's manifold valves closed through the same connections as for main cargo lines (see the sketch shown in appendix 3).

58 Part flow system specifications

- Reg. 30.6.5.2 The Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges referred to in regulation 30.6.5.2 is set out in appendix 4.

59 Examples of positive means

- Reg. 30.7 Examples of positive means may take the form of blanks, spectacle blanks, pipeline blinds, evacuation or vacuum systems, or air or water pressure systems. In the event that the evacuation or vacuum systems, or air or water pressure systems are used, then these systems are to be equipped with both a pressure gauge and alarm system to enable the continuous monitoring of the status of the pipeline section, and thereby the valve integrity, between the sea chest and inboard valves.

60 Total quantity of discharge

- Reg. 34.1.5 The phrase "the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part" in regulation 34.1.5 relates to the total quantity of the particular cargo which was carried on the previous voyage and should not be construed as relating only to the total quantity of cargo which was contained in the cargo tanks into which water ballast was subsequently loaded.

61 Shipboard oil pollution emergency plan

- Reg. 37.1 *Equivalent provision for application of requirement for oil pollution emergency plans*

Any fixed or floating drilling rig or other offshore installation when engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources, which has an oil pollution emergency plan co-ordinated with, and approved in accordance with procedures established by, the coastal State, should be regarded as complying with regulation 37.

62 Adequate reception facilities for substances regulated by regulation 2.4

- Reg. 38 Unloading ports receiving substances regulated by regulation 2.4 (which include *inter alia* high-density oils) should have adequate facilities dedicated for such products, allowing the entire tank-cleaning operation to be carried out in the port, and should have adequate reception facilities for the proper discharge and reception of cargo residues and solvent necessary for the cleaning operation in accordance with paragraph 7.2 of the Unified Interpretations.

63 Requirements for fixed or floating platforms

- Reg. 39 *Application of MARPOL*

Art.
2(3)(b)(ii)

There are five categories of discharges that may be associated with the operation of fixed or floating platforms covered by this regulation when engaged in the exploration and exploitation of mineral resources, i.e.:

- .1 machinery space drainage;
- .2 offshore processing drainage;
- .3 production water discharge;
- .4 displacement water discharge; and
- .5 contaminated seawater from operational purposes such as produced oil tank cleaning water, produced oil tank hydrostatic testing water, water from ballasting of produced oil tank to carry out inspection by rafting.

Only the discharge of machinery space drainage and contaminated ballast should be subject to MARPOL (see diagram shown in appendix 5).

Appendices to Unified Interpretations of Annex I

Appendix 1

Guidance to Administrations concerning draughts recommended for segregated ballast tankers below 150 m in length

Introduction

1 Three formulations are set forth as guidance to Administrations concerning minimum draught requirements for segregated ballast tankers below 150 m in length.

2 The formulations are based both on the theoretical research and surveys of actual practice on tankers of differing configuration reflecting varying degrees of concern with propeller emergence, vibration, slamming, speed loss, rolling, docking and other matters. In addition, certain information concerning assumed sea conditions is included.

3 Recognizing the nature of the underlying work, the widely varying arrangement of smaller tankers and each vessel's unique sensitivity to wind and sea conditions, no basis for recommending a single formulation is found.

Caution

4 It must be cautioned that the information presented should be used as general guidance for Administrations. With regard to the unique operating requirements of a particular vessel, the Administration should be satisfied that the tanker has sufficient ballast capacity for safe operation. In any case the stability should be examined independently.

5 Formulation A

.1	mean draught (m)	$= 0.200 + 0.032L$
.2	maximum trim	$= (0.024 - 6 \times 10^{-6}L)L$

6 These expressions were derived from a study of 26 tankers ranging in length from 50 to 150 m. The draughts, in some cases, were abstracted from ship's trim and stability books and represent departure ballast conditions. The ballast conditions represent sailing conditions in weather up to and including Beaufort 5.

7 Formulation B

.1	minimum draught at bow (m)	$= 0.700 + 0.0170L$
.2	minimum draught at stern (m)	$= 2.300 + 0.030L$
	or	
.3	minimum mean draught (m)	$= 1.550 + 0.023L$
.4	maximum trim	$= 1.600 + 0.013L$

8 These expressions resulted from investigations based on theoretical research, model and full scale tests. These formulae are based on a Sea 6 (International Sea Scale).

9 Formulation C

.1	minimum draught aft (m)	$= 2.0000 + 0.0275L$
.2	minimum draught forward (m)	$= 0.5000 + 0.0225L$

10 These expressions provide for certain increased draughts to aid in the prevention of propeller emergence and slamming in higher length ships.

Appendix 2

Interim recommendation for a unified interpretation of regulations 18.12 to 18.15 “Protective location of segregated ballast spaces”

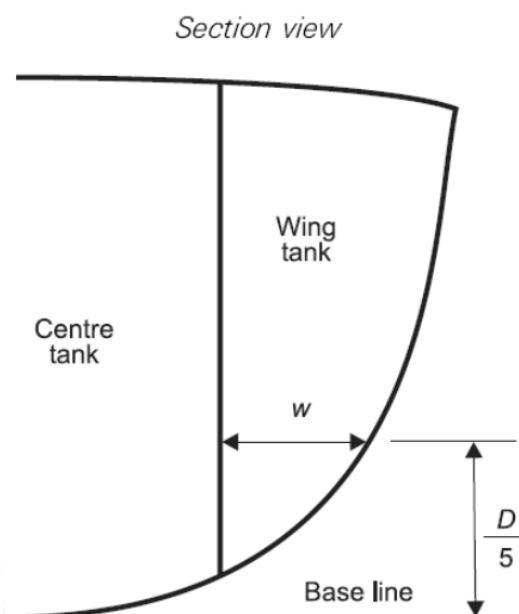
1 Regulation 18.15 of Annex I of MARPOL relating to the measurement of the 2 m minimum width of wing tanks and the measurement of the minimum vertical depth of double bottom tanks of 2 m or $\frac{B}{15}$ in respect of tanks at the ends of the ship where no identifiable bilge area exists should be interpreted as given hereunder. No difficulty exists in the measurement of the tanks in the parallel middle body of the ship where the bilge area is clearly identified. The regulation does not explain how the measurements should be taken.

2 The minimum width of wing tanks should be measured at a height of $\frac{D}{5}$ above the base line providing a reasonable level above which the 2 m width of collision protection should apply, under the assumption that in all cases $\frac{D}{5}$ is above the upper turn of bilge amidships (see figure 1). The minimum height of double bottom tanks should be measured at a vertical plane measured $D/5$ inboard from the intersection of the shell with a horizontal line $D/5$ above the base line (see figure 2).

3 The PA_C value for a wing tank which does not have a minimum width of 2 m throughout its length would be zero; no credit should be given for that part of the tank in which the minimum width is in excess of 2 m. No credit should be given in the assessment of PA_S to any double bottom tank, part of which does not meet the minimum depth requirements anywhere within its length. If, however, the projected dimensions of the bottom of the cargo tank above the double bottom fall entirely within the area of the double bottom tank or space which meets the minimum height requirement and provided the side bulkheads bounding the cargo tank above are vertical or have a slope of not more than 45° from the vertical, credit may be given to the part of the double bottom tank defined by the projection of the cargo tank bottom. For similar cases where the wing tanks above the double bottom are segregated ballast tanks or void spaces, such credit may also be given. This would not, however, preclude in the above cases credit being given to a PA_S value in the first case and to a PA_C value in the second case where the respective vertical or horizontal protection complies with the minimum distances prescribed in regulation 18.15.

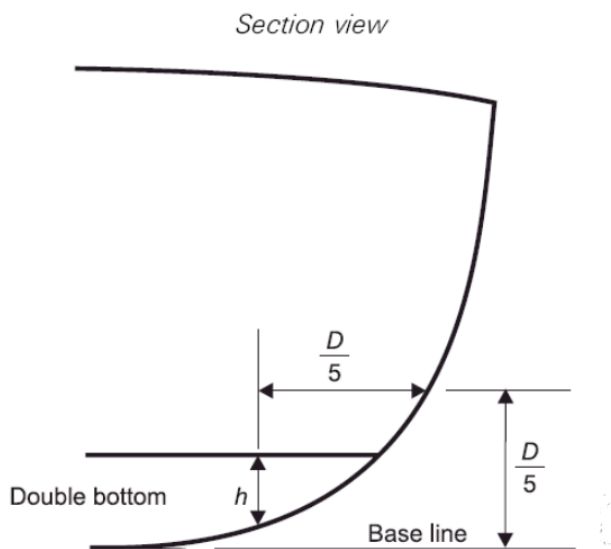
4 Projected dimensions should be used as shown in examples of figures 3 to 8. Figures 7 and 8 represent measurement of the height for the calculation of PA_C for double bottom tanks with sloping tank top. Figures 9 and 10 represent the cases where credit is given in calculation of PA_S to part or the whole of a double bottom tank.

Figure 1 – Measurement of minimum width of wing ballast tank at ends of ship



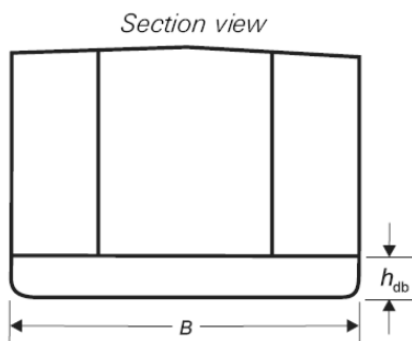
w must be at least 2 m along the entire length of the tank for the tank to be used in the calculation of PA_C .

Figure 2 – Measurement of minimum height of double bottom tank at ends of ship



h must be at least 2 m or $\frac{B}{15}$ whichever is less, along the entire length of the tank for the tank to be used in the calculation of PA_s

Figure 3 – Calculation of PA_c and PA_s for double bottom tank amidships



If h_{db} is at least 2 m or $\frac{B}{15}$ whichever is less, along entire tank length,

$$PA_c = h_{db} \times \text{double bottom tank length} \times 2$$

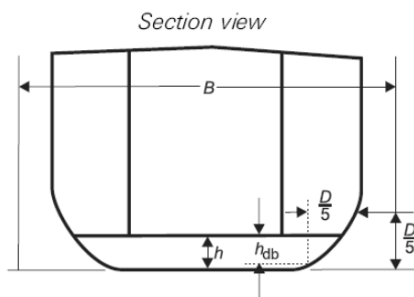
$$PA_s = B \times \text{double bottom tank length}$$

If h_{db} is less than 2 m or $\frac{B}{15}$ whichever is less,

$$PA_c = h_{db} \times \text{double bottom tank length} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

Figure 4 – Calculation of PA_c and PA_s for double bottom tank at ends of ship



If h_{db} is at least 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less, along entire tank length,

$$PA_c = h \times \text{double bottom tank length} \times 2$$

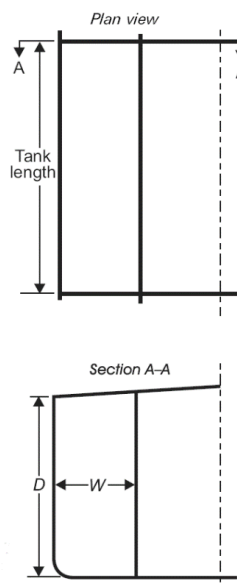
$$PA_s = B \times \text{double bottom tank length}$$

If h_{db} is less than 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less,

$$PA_c = h \times \text{double bottom tank length} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

Figure 5 – Calculation of PA_c and PA_s for wing tank amidships



If W is 2 m or more,

$$PA_c = D \times \text{tank length} \times 2^*$$

$$PA_s = W \times \text{tank length} \times 2^*$$

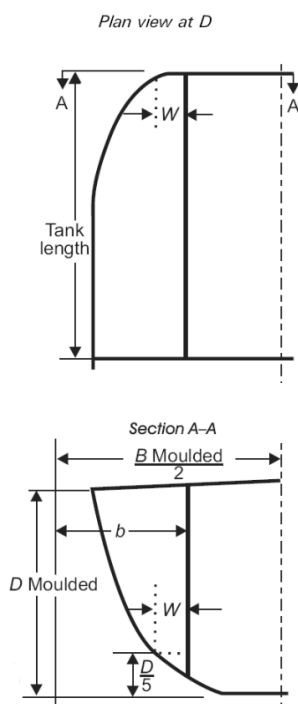
If W is less than 2 m,

$$PA_c = 0$$

$$PA_s = W \times \text{tank length} \times 2^*$$

*To include port and starboard.

Figure 6 – Calculation of PA_c and PA_s for wing tank at end of ship



If W is 2 m or more,

$$PA_c = D \times \text{tank length} \times 2^*$$

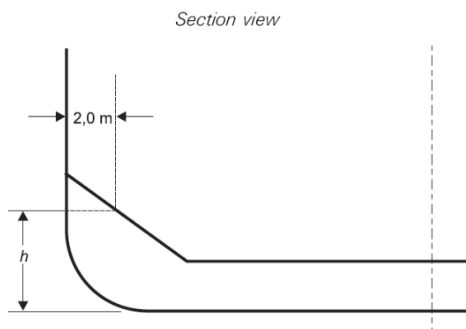
$$PA_s = b \times \text{tank length} \times 2^*$$

If W is less than 2 m,

$$PA_c = 0$$

$$PA_s = b \times \text{tank length} \times 2^*$$

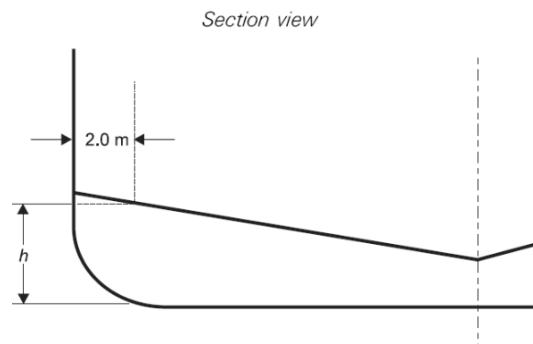
Figure 7 – Measurement of h for calculation of PA_c for double bottom tanks with sloping tank tops (1)



$$PA_c = h \times \text{double bottom tank length} \times 2^*$$

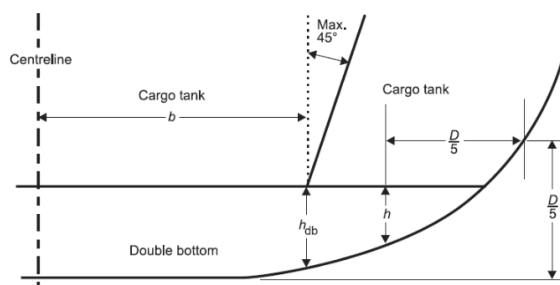
*To include port and starboard.

Figure 8 – Measurement of h for calculation of PA_c for double bottom tanks with sloping tank tops (2)



$$PA_c = h \times \text{double bottom tank length} \times 2^*$$

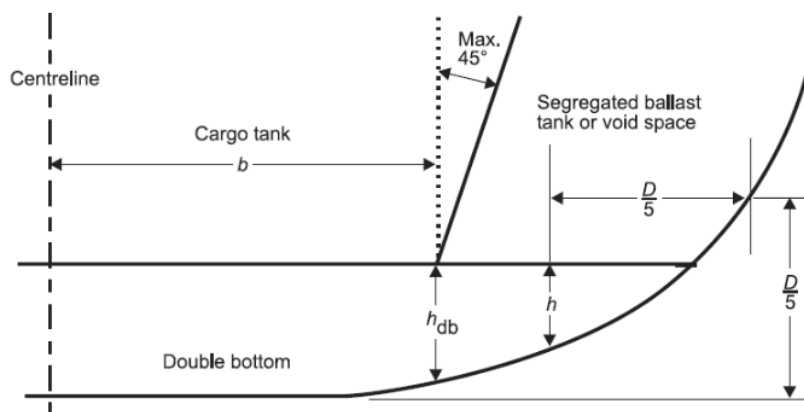
Figure 9 – Calculation of PA_s for double bottom tank without clearly defined turn of bilge area – when wing tank is cargo tank



If h is less than 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less, anywhere along the tank length, but h_{db} is at least 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less, along the entire tank length within the width of $2b$, then:
 $PA_s = 2b \times \text{cargo tank length}$

*To include port and starboard.

Figure 10 – Calculation of PA_s for double bottom tank without clearly defined turn of bilge area – when wing tank is segregated ballast tank or void space



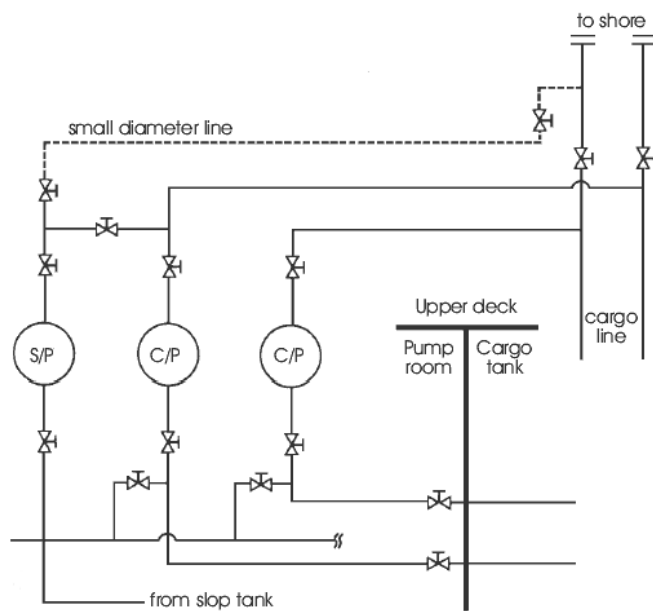
If h is less than 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less, anywhere along the tank length,

but h_{db} is at least 2 m or $\frac{B}{15}$, whichever is less, along the entire tank length within the width of $2b$, then:

$$PA_s = B \times \text{cargo tank length}$$

Appendix 3

Connection of small diameter line to the manifold valve



Appendix 4

Specifications for the design, installation and operation of a part flow system for control of overboard discharges

1 Purpose

1.1 The purpose of these specifications is to provide specific design criteria and installation and operational requirements for the part flow system referred to in regulation 30.6.5 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).

2 Application

2.1 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, may, in accordance with regulation 30.6.5 of Annex I of MARPOL, discharge dirty ballast water and oil-contaminated water from cargo tank areas below the waterline, provided that a part of the flow 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 provided that the arrangements comply with the requirements established by the Administration which shall at least contain all the provisions of these specifications.

2.2 The part flow concept is based on the principle that the observation of a representative part flow of the overboard effluent is equivalent to observing the entire effluent stream. These specifications provide the details of the design, installation and operation of a part flow system.

3 General provisions

3.1 The part flow system shall be so fitted that it can effectively provide a representative sample of the overboard effluent for visual display under all normal operating conditions.

3.2 The part flow system is in many respects similar to the sampling system for an oil discharge monitoring and control system but shall have pumping and piping arrangements separate from such a system, or combined equivalent arrangements acceptable to the Administration.

3.3 The display of the part flow shall be arranged in a sheltered and readily accessible location on the upper deck or above, approved by the Administration (e.g. the entrance to the pump-room). Regard should be given to effective communication between the location of the part flow display and the discharge control position.

3.4 Samples shall be taken from relevant sections of the overboard discharge piping and be passed to the display arrangement through a permanent piping system.

3.5 The part flow system shall include the following components:

- .1 sampling probes;
- .2 sample water piping system;
- .3 sample feed pump(s);
- .4 display arrangements;
- .5 sample discharge arrangements; and, subject to the diameter of the sample piping,
- .6 flushing arrangement.

3.6 The part flow system shall comply with the applicable safety requirements.

4 System arrangement

4.1 Sampling points

4.1.1 Sampling point location:

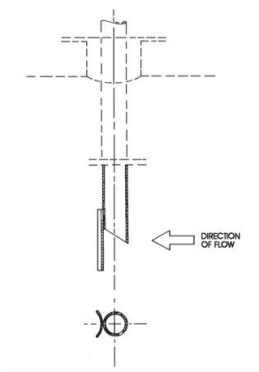
- .1 Sampling points shall be so located that relevant samples can be obtained of the effluent being discharged through outlets below the waterline which are used for operational discharges.
- .2 Sampling points shall as far as practicable be located in pipe sections where a turbulent flow is normally encountered.
- .3 Sampling points shall as far as practicable be arranged in accessible locations in vertical sections of the discharge piping.

4.1.2 Sampling probes:

- .1 Sampling probes shall be arranged to protrude into the pipe a distance of about one fourth of the pipe diameter.
- .2 Sampling probes shall be arranged for easy withdrawal for cleaning.

- .3 The part flow system shall have a stop valve fitted adjacent to each probe, except that where the probe is mounted in a cargo line, two stop valves shall be fitted in series, in the sample line.
 - .4 Sampling probes should be of corrosion-resistant and oil-resistant material, of adequate strength, properly jointed and supported.
 - .5 Sampling probes shall have shape that is not prone to becoming clogged by particle contaminants and should not generate high hydrodynamic pressures at the sampling probe tip. Figure 1 is an example of one suitable shape of a sampling probe.
 - .6 Sampling probes shall have the same nominal bore as the sample piping.
- 4.2 Sample piping**
- .1 The sample piping shall be arranged as straight as possible between the sampling points and the display arrangement. Sharp bends and pockets where settled oil or sediment may accumulate should be avoided.
 - .2 The sample piping shall be so arranged that sample water is conveyed to the display arrangement within 20 s. The flow velocity in the piping should not be less than 2 m/s.

Figure 1 - Sampling probe for a part flow display system



- .3 The diameter of the piping shall not be less than 40 mm if no fixed flushing arrangement is provided and shall not be less than 25 mm if a pressurized flushing arrangement as detailed in paragraph 4.4 is installed.
 - .4 The sample piping should be of corrosion-resistant and oil-resistant material, of adequate strength, properly jointed and supported,
 - .5 Where several sampling points are installed, the piping shall be connected to a valve chest at the suction side of the sample feed pump.
- 4.3 Sample feed pump**
- .1 The sample feed pump capacity shall be suitable to allow the flow rate of the sample water to comply with 4.2.2.
- 4.4 Flushing arrangement**
- .1 If the diameter of sample piping is less than 40 mm, a fixed connection from a pressurized sea or fresh water piping system shall be installed for flushing of the sample piping system.
- 4.5 Display arrangement**
- .1 The display arrangement shall consist of a display chamber provided with a sight glass. The chamber should be of a size that will allow a free fall stream of the sample water to be clearly visible over a length of at least 200 mm. The Administration may approve equivalent arrangements.
 - .2 The display arrangement shall incorporate valves and piping in order to allow part of the sample flow to bypass the display chamber to obtain a laminar flow for display in the chamber.
 - .3 The display arrangement shall be designed to be easily opened and cleaned.

- .4 The interior of the display chamber shall be white except for the background wall which shall be so coloured as to facilitate the observation of any change in the quality of the sample water.
 - .5 The lower part of the display chamber shall be shaped like a funnel for collection of the sample water.
 - .6 A test cock for taking a grab sample shall be provided in order that a sample of the water can be examined independent of that in the display chamber.
 - .7 The display arrangement shall be adequately lighted to facilitate visual observation of the sample water.
- 4.6 Sample discharge arrangement
- .1 The sample water leaving the display chamber shall be routed to the sea or to a slop tank through fixed piping of adequate diameter.

5 Operation

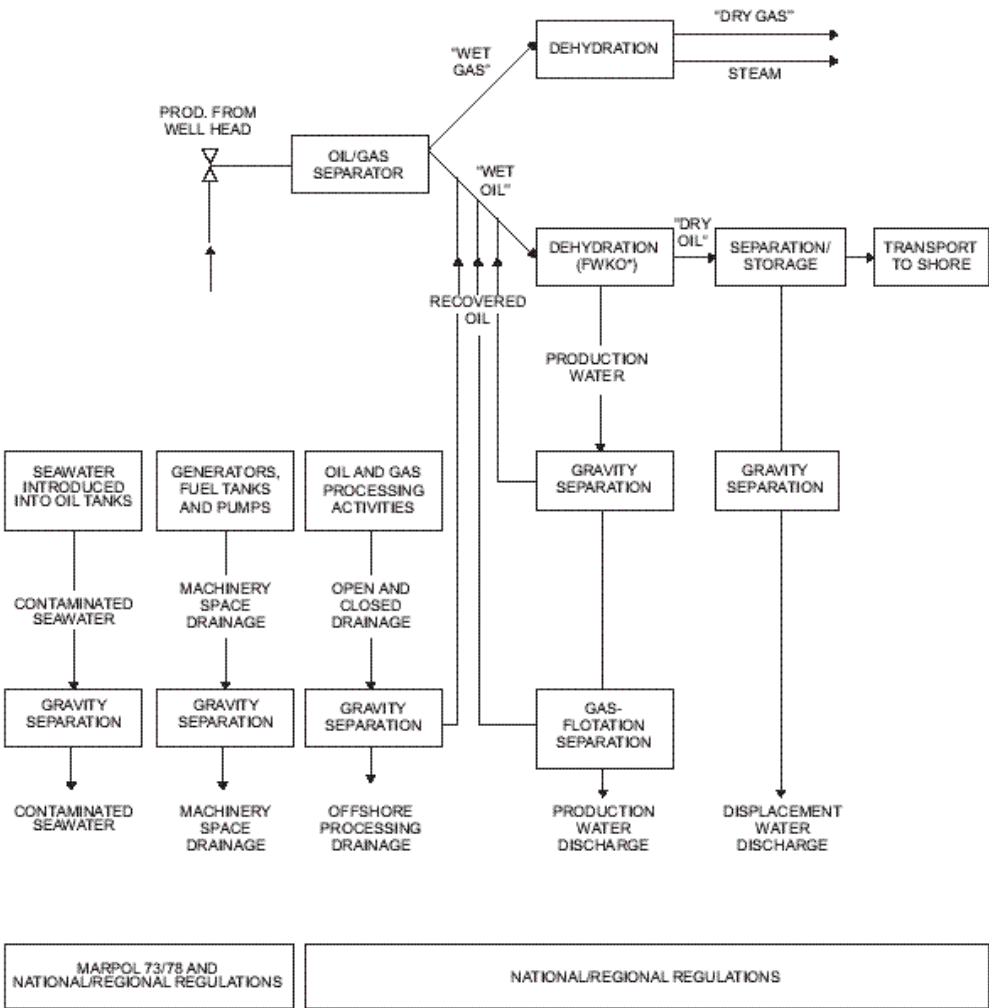
5.1 When a discharge of dirty ballast water or other oil-contaminated water from the cargo tank area is taking place through an outlet below the waterline, the part flow system shall provide sample water from the relevant discharge outlet at all times.

5.2 The sample water should be observed particularly during those phases of the discharge operation when the greatest possibility of oil contamination occurs. The discharge shall be stopped whenever any traces of oil are visible in the flow and when the oil content meter reading indicates that the oil content exceeds permissible limits.

5.3 On those systems that are fitted with flushing arrangements, the sample piping should be flushed after contamination has been observed and, additionally, it is recommended that the sample piping be flushed after each period of usage.

5.4 The ship's cargo and ballast handling manuals and, where applicable, those manuals required for crude oil washing systems or dedicated clean ballast tanks operation shall clearly describe the use of the part flow system in conjunction with the ballast discharge and the slop tank decanting procedures.

Appendix 5
Discharges from fixed or floating platforms



* FWKO means "free-water knock out".

MARPOL Annex II

Regulations for the control of
pollution by noxious liquid
substances in bulk

MARPOL Annex II

Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk

Chapter 1 - General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.

3 *Ballast water*

Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in category X, Y or Z, 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.

Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated 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 *Chemical Codes*

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 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.

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 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.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

- 7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.
- 8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix IV of this Annex.
- 9 *Nearest land*. The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea 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 the line drawn from a point on the coast of Australia in:
- latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.
- 10 *Noxious liquid substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into category X, Y or Z.
- 11 *ppm* means m^3/m^3 .
- 12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.
- 13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g., tank cleaning, ballasting, bilge slops).
- 14 *Ship construction*
- 14.1 *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:
- .1 the ship is constructed before 1 July 1986; and
- .2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.
- 14.2 *Similar stage of construction* means the stage at which:
- .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
- .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
- 15 *Solidifying/non-solidifying*
- 15.1 *Solidifying substance* means a noxious liquid substance which:
- .1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C, is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or

- .2 in the case of a substance with a melting point of equal to or greater than 15°C, is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.

15.2 *Non-solidifying substance* means a noxious liquid substance, which is not a solidifying substance.

16 *Tanker*

16.1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code.

16.2 *NLS tanker* means a ship constructed or adapted 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 certified to carry a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

17 *Viscosity*

17.1 *High-viscosity substance* means a noxious liquid substance in category X or V with a viscosity equal to or greater than 50 mPa•s at the unloading temperature.

17.2 *Low-viscosity substance* means a noxious liquid substance which is not a high-viscosity substance.

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry 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 an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

Regulation 3

Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

- .1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 results from damage to a ship or its equipment:
 - .2.1 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
 - .2.2 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
- .3 is 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 4

Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading of the categorization of a substance, the following shall apply:

- .1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the

requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;

- .2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any, and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;
 - .3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:
 - .3.1 subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;
 - .3.2 under this regulation, cargo tanks shall be located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:
 - .3.2.1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm.
 - .3.2.2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than $B/15$ (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 m;
 - .3.3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.
- 2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:
- .1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
 - .2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.
- 3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:
- .1 each time a tank containing category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix VI of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;
 - .2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance
 - .3 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;
 - .4 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
 - .5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 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 regulation 12, provided that all of the following conditions are complied with:

- .1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
- .2 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;
- .3 the certificate required under this Annex indicates:
 - .3.1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning, and
 - .3.2 the particulars of the exemption;
- .4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and
- .5 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 5

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 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.

2 The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 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.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry noxious liquid substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

- .1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk,
- .2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those noxious liquid substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;
- .3 be provided with segregated ballast arrangements;
- .4 be provided with pumping and piping arrangements which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and
- .5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances

Regulation 6

Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- .1 Category X: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;
- .2 Category Y: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to 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 a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
- .3 Category Z: Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
- .4 Other substances: Substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as "Other Substances" shall not be subject to any requirements of the Annex.

2 Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in appendix I to this Annex.

3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, 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 among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

Chapter 3 - Surveys and certification

Regulation 7

Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 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 9 of this Annex.

Regulation 8

Surveys

- 1 Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:
 - .1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 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.
 - .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.
 - .3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey 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. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.
 - .4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 3 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.
 - .5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2.1 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.

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this regulation, shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18)*, as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- .1 require repairs to a ship; and
- .2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 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.

2.5 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 a 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.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

3.1 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.

3.2 After any survey of the ship required 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.

3.3 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.

*As amended by resolution MSC.208(81).

Regulation 9

Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry 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 or endorsed 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.

3.1 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 Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 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 paragraph 1 of this regulation.

3.4 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 the form corresponding to the model given in appendix III to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10

Duration and validity 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 5 years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificates shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 8 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 8.1 of this Annex;
- .2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;
- .3 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 compliance with the requirements of regulation 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment

Regulation 11

Design, construction, equipment and operations

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry noxious liquid substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:

- .1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or
- .2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:
 - .2.1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - .2.2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- .3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:
 - .3.1 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
 - .3.2 ships constructed before 1 July 1983 which are solely engaged on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry noxious liquid substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines* developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

Regulation 12

Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 ℓ in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 ℓ in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix V of this Annex.

2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 100 ℓ in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 ℓ in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix V of this Annex.

*Reference is made to resolutions A.673(16), as amended by resolution MEPC.158(55), and MEPC.148(54).

3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 ℓ in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix V of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1 January 2007 and certified to carry substances in category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

where

d = minimum diameter of the discharge outlet (m)

L_d = distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)

Q_d = the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m³/h).

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Q_d the component of Q_d which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances

Regulation 13

Control of discharges of residues of noxious liquid substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the control of discharges of residues of noxious liquid substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 *Discharge provisions*

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 *Discharge standards*

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances, the following discharge standards shall apply:

- .1 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;
- .2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and
- .3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 m.

2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.

2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent State after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 *Ventilation of cargo residues*

Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 *Exemption for a prewash*

On request of the ship's master, an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:

- .1 the unloaded tank 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
- .2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out 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
- .3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 *The use of cleaning agents or additives*

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.

5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing pollution category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 *Discharge of residues of category X*

6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

- .1 A tank from which a substance in category X has been unloaded shall be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level 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 in regulation 16.1.
- .2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.
- .3 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 obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:
 - .3.1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix VI of this Annex; and
 - .3.2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 Discharge of residues of category Y and Z

7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

- .1 With respect to the residue discharge procedures for substances in category Y or Z, the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.
- .2 If the unloading of a substance of category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16.1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.
- .3 For high-viscosity or solidifying substances in category Y, the following shall apply:
 - .3.1 a prewash procedure as specified in appendix VI shall be applied;
 - .3.2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and
 - .3.3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting

7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.

7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 nautical miles from the nearest land and in water that is not less than 25 m deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix VI has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with $k=1.0$.

7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 Discharges in the Antarctic Area

8.1 *Antarctic Area* means the sea area south of latitude 60° S.

8.2 In the Antarctic Area any discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances is prohibited.

Regulation 14

Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix IV to this Annex. In the case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

Regulation 15*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 II to this Annex.
- 2 After completion of any operation specified in appendix II to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.
- 3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.
- 4 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, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 5 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.
- 6 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.

Chapter 6 - Measures of control by port States

Regulation 16

Measures of control

1 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.*

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry noxious liquid substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 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 the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

- .1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
- .2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix VI of this Annex; and
- .3 the tank washings resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13 when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 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 paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix V of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

* Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by resolution A.882(21).

9 *Port State control on operational requirements.**

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by noxious liquid substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

* Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by resolution A. 882(21).

Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances

Regulation 17

Shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances

- 1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration.
- 2 Such a plan shall be based on the Guidelines* developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:
 - .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a noxious liquid substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization;[†]
 - .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a noxious liquid substances pollution incident;
 - .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of noxious liquid substances following the incident; and
 - .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.
- 3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

*Refer to Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances, adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC.137(53).

[†]Refer to General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, adopted by the Organization by resolution A.851 (20), as amended by resolution MEPC.138(53).

Chapter 8 - Reception facilities

Regulation 18

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:

- .1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of noxious liquid substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.
- .2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances for ships calling at that port.

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 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 paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs or regulation 13 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 on that date.

4 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 or 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.

5 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 4 of this regulation are alleged to be inadequate.

Appendices to Annex II

Appendix I

Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*

Products are assigned to pollution categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio accumulation	A2 Bio degradation	81 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F or S if not norganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						Z
13	All products identified as: ≤ 2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						OS

*Reference is made to MERC.1/Circ.512 on the Revised Guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk.

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic environment					
Numerical rating	A			B	
	Bioaccumulation and biodegradation			Aquatic toxicity	
	A1* Bioaccumulation		A2* Biodegradation	B1* Acute toxicity	B2* Chronic toxicity
	log P _{ow}	BCF		LC/EC/IC ₅₀ (mg/ℓ)	NOEC (mg/ℓ)
0	< 1 or > ca. 7	not measurable	R: readily biodegradable NR: not readily biodegradable inorg: inorganic substance	> 1000	> 1
1	≥ 1 - < 2	≥ 1 - < 10		> 100 - ≤ 1000	> 0.1 - ≤ 1
2	≥ 2 - < 3	≥ 10 - < 100		> 10 - ≤ 100	> 0.01 - ≤ 0.1
3	≥ 3 - < 4	≥ 100 - < 500		> 1 - ≤ 10	> 0.001 - ≤ 0.01
4	≥ 4 - < 5	≥ 500 - < 4000		> 0.1 - ≤ 1	≤ 0.001
5	≥ 5 - < ca. 7	≥ 4000		> 0,01 - ≤ 0.1	
6				≤ 0.01	

Columns C and D - Human health (Toxic effects to mammals)

Numerical rating	C			D		
	Acute mammalian toxicity			Irritation, corrosion and long-term health effects		
	C1 Oral toxicity LD ₅₀ (mg/kg)	C2 Percutaneous toxicity LD ₅₀ (mg/kg)	C3 Inhalation toxicity LC ₅₀ (mg/l)	D1 Skin irritation and corrosion	D2 Eye irritation and corrosion	D3* Long-term health effects
0	> 2000	> 2000	> 20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen
1	> 300 - ≤ 2000	> 1000 - ≤ 2000	> 10 - ≤ 20	mildly irritating	mildly irritating	M- Mutagenic
2	> 50 - ≤ 300	> 200 - ≤ 1000	> 2 - ≤ 10	irritating	irritating	R - Reprotoxic
3	> 5 - ≤ 50	> 50 - ≤ 200	> 0.5 - ≤ 2	severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤ 4 h) 3B Corr. (≤ 1 h) 3C Corr. (≤ 3 min)	severely irritating	S - Sensitizing A - Aspiration hazard T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0.5			

*These columns are used to define pollution categories.

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure (continued)

Column E - Interferences with other uses of the sea			
E1 Tainting	E2* Physical effects on wildlife and benthic habitats	E3 Interference with coastal amenities	
		Numerical rating	Description and action
NT: not tainting (tested) I: tainting test positive	Fp: Persistent floater F: Floater S: Sinking substances	0	no interference no warning
		1	slightly objectionable warning, no closure of amenity
		2	moderately objectionable possible closure of amenity
		3	highly objectionable closure of amenity

*These columns are used to define pollution categories.

Appendix II

Form of Cargo Record Book for ships carrying
noxious liquid substances in bulk

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship.....

Distinctive number or letters

IMO Number.....

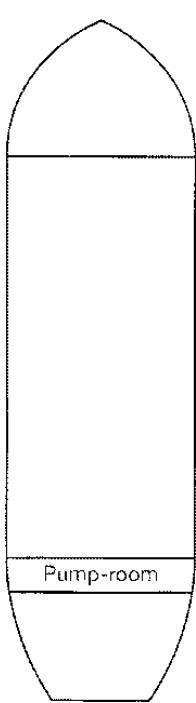
Gross tonnage

Period from: to.....

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 regulation 15.2 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.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

Entries are required only for operations involving all categories of 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 cleaning 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).*

*Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the Cargo Record Book.

(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 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 pumping commenced and stopped.
- 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 ballast discharge commenced and stopped.
- 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.

*Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the Cargo Record Book.

(K) Additional operational procedures and remarks

Name of ship.....

Distinctive number or letters

IMO Number

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 III

Form of International Pollution Prevention Certificate for
the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*

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, and as amended (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)

Particulars of ship

Name of ship.....

Distinctive number or letters

IMO Number†

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 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 Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory.
- 4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy).....
subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention,
Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy)

*The NTS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

†Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

Issued at.....
(place of issue of certificate)

Date (dd/mm/yyyy).....
(date of issue)

.....
(signature of duly authorized official
issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 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 (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 10.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed
(signature of duty authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed
(signature of duty authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 10.8 APPLIES**

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed
(signature of duty authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed
(signature of duty authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

Appendix IV

Standard format for the Procedures and Arrangements Manual

Note 1: The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics*, the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.

Note 2: If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

Standard format

MARPOL ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number

Port of registry

Approval stamp of Administration:

Introduction

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II (Noxious liquid substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged form), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL (hereinafter referred to as "Annex II") prohibits the discharge into the sea of noxious liquid substances of categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of noxious liquid substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the "Manual".

4 This Manual has been written in accordance with regulation 14 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.

6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II* , will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.

7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures contained in this Manual.

8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

Index of sections

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106

Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms.....	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea.....	110
Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	142
- Form of Oil Record Book*	142
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II.....	174
MARPOL Annex II.....	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170

Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177
Chapter 6 - Measures of control by port States	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III	224

MARPOL Annex III.....	225
Appendix to Annex III.....	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form 219	
MARPOL Annex IV	232
MARPOL Annex IV	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge.....	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate 233	
Unified Interpretations of Annex IV.....	237
MARPOL Annex V.....	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247

- Form of Garbage Record Book	247	
MARPOL Annex VI		261
MARPOL Annex VI		253
Chapter 1 - General		253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control		257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships		262
Appendices to Annex VI		273
Appendix I		273
- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)	273	
- Appendix II	279	
- Test cycles and weighting factors (Regulation 13)	279	
- Appendix III	280	
- Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	280	
- Appendix IV	282	
- Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)	282	
Appendix V		283
- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5)	283	
- Appendix VI	284	
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)	284	
- Appendix VII	286	
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3)	286	
Unified Interpretations of Annex VI		294

1

Section 1 - Main features of MARPOL Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

- .1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;
- .2 the speed of the ship during the discharge;
- .3 the minimum distance from the nearest land during discharge;
- .4 the minimum depth of water at sea during discharge; and
- .5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as "special area" more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex may a tank be approved for the carriage of a category X, Y or Z substance.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship's equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL.

*Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the international Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

Section 2 - Description of the ship's equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship's equipment and arrangements necessary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 General arrangement of ship and description of cargo tanks

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system.

Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

- .1 cargo piping arrangements with diameters;*
- .2 cargo pumping arrangements with pump capacities;*
- .3 piping arrangements of stripping system with diameters;*
- .4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;*
- .5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;*
- .6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;*
- .7 line draining and stripping or blowing arrangements; and*
- .8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.*

2.4 Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

- .1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);*
- .2 ballast piping arrangement;*
- .3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and*
- .4 any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.*

2.5 Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

- .1 which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;*
- .2 pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.*

2.6 Description of underwater discharge outlet for effluents containing noxious liquid substances

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks.

Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

- .1 location and number of underwater discharge outlets;*
- .2 connections to underwater discharge outlets;*
- .3 location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.*

2.7 Description of flow rate indicating and recording devices

[Deleted]

2.8 Description of cargo tank ventilation system

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary:

- .1 the noxious liquid substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;*
- .2 ventilation piping and fans;*
- .3 positions of the ventilation openings;*
- .4 the minimum flow rate of the ventilation system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;*
- .5 the location of structures inside the tank affecting ventilation;*
- .6 the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and*
- .7 means for ensuring that the tank is dry.*

2.9 Description of tank washing arrangements and wash water heating system

This section shall contain a description of the cargo tank washing arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.

Line or schematic drawings and tables or charts shall be provided showing the following:

- .1 arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;*
- .2 type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;*
- .3 maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;*
- .4 position of deck openings for cargo tank washing;*
- .5 the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;*
- .6 maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and*
- .7 maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.*

Section 3 - Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 Cargo unloading

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.

The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.

The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 Cargo tank stripping

This section shall contain procedures to be followed during the stripping of each cargo tank.

The procedures shall include the following:

- .1 operation of stripping system;*
- .2 list and trim requirements;*
- .3 line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and*
- .4 duration of the stripping time of the water test.*

3.4 Cargo temperature

This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.

Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.

3.5 Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures

This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:

- . 1 failure of cargo tank stripping system; and*
- .2 failure of cargo tank heating system.*

3.6 Cargo Record Book

The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

Section 4 - Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that noxious liquid substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.

4.3 [Deleted]

4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballasting the tank shall take into account the following:

.1 Category of substance

The category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside special area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of noxious liquid substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or high-viscosity substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

[Deleted]

.6 Compatibility with slops containing other substances

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/ water mixtures are permitted to be discharged into the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain Information on the use and disposal of cleaning agents (e.g., solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g., detergents).

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

Section 5 - Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa•s at 20°C, should be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, reference is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:

Table 1	[Deleted]
Table 2	Cargo tank information
Addendum A	Flow diagram
Addendum B	Prewash procedures
Addendum C	Ventilation procedures
Addendum D	Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration

Outlines of the above table and addenda are shown below.

Table 2 - Cargo tank information

Tank no.*	Capacity (m ³)	Stripping quantity (litres)

*Tank numbers should be identical to those in the ship's Certificate of Fitness.

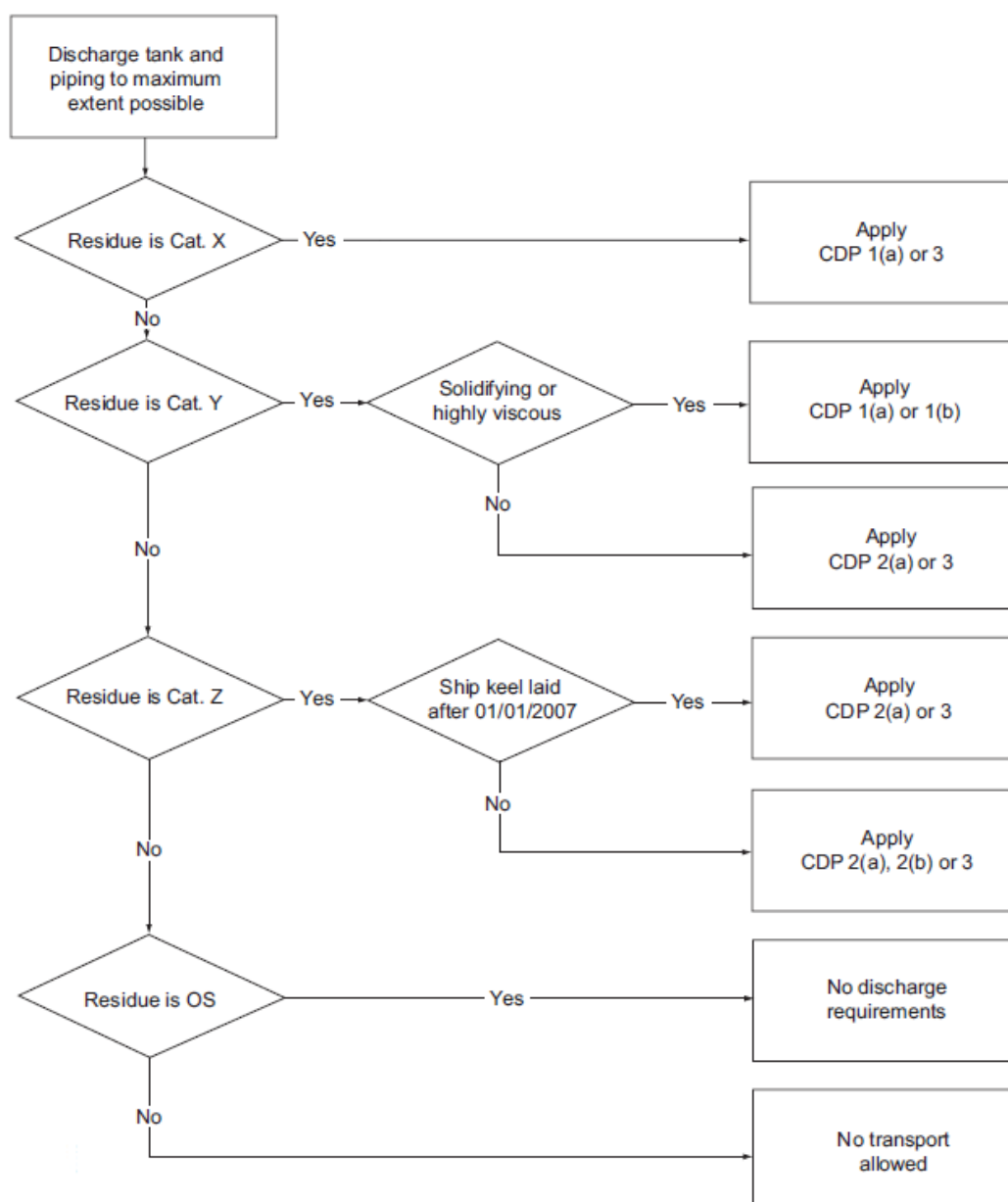
Addendum A

**Flow diagrams - Cleaning of cargo tanks and disposal
of tank washings/ballast containing residues
of category X, Y, and Z substances**

Note 1: This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.

Note 2: All discharges into the sea are regulated by Annex II.

Note 3: Within the Antarctic area, any discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances is prohibited.



Ship details	Stripping requirements (in ℓ)		
	Category X	Category Y	Category Z
New ships: keel laid after 1 January 2007	75	75	75
IBC ships until 1 January 2007	100 + 50 tolerance	100 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel laid before 1 January 2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

Cleaning and disposal procedures (CDP)						
(Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)						
No.	Operation	Procedure number				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) (for ships built before 1 July 1994) a water quantity not less than calculated with "k" = 1.0 (for ships built on or after 1 July 1994)		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles	X		X	X	
	.2 ship's speed > 7 knots	X		X	X	
	.3 water depth > 25 m	X		X	X	
	.4 Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles		X			
	.2 water depth > 25 m		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

Addendum B

Prewash procedures

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix VI of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:

- .1 cleaning machine positions to be used;*
- .2 stops pumping out procedure;*
- .3 requirements for hot washing;*
- .4 number of cycles of cleaning machine (or time); and*
- .5 minimum operating pressures.*

Addendum C

Ventilation procedures

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:

- .1 ventilation positions to be used;*
- .2 minimum flow or speed of fans;*
- .3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and*
- .4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.*

Addendum D

Additional information and operational instructions required or accepted by the Administration

This addendum to the Manual shall contain additional information and operational instructions required or accepted by the Administration.

Appendix V

Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the "stripping quantity". The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship's Manual.

1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex 11 to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 t per tank is acceptable.

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship's trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction point. During the water test the ship's trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship's list shall not exceed 1°.

3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test, means shall be provided to maintain a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).

3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.

3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia*, from the following points:

- .1 the cargo tank suction and its vicinity;
- .2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;
- .3 the low point drain of the cargo pump; and
- .4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.

3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship's approved Manual: "For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded."

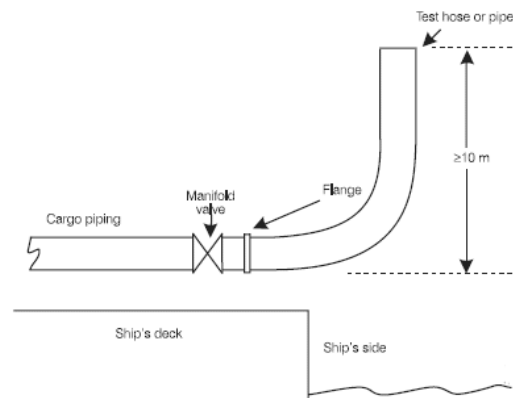


Figure 5-1

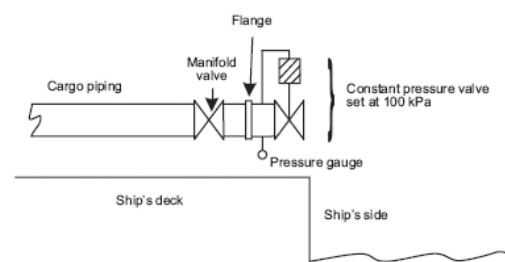


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

Appendix VI

Prewash procedures

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-solidifying substances

- 1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of category X substances, cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of category Y substances, only one location need be used.
- 2 During washing, the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.
- 3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa•s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.
- 4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).
- 5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for solidifying substances

- 1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks shall be heated prior to washing.
- 2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.
- 3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.
- 4 During washing, the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.
- 5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.
- 6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).
- 7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Table 6-1 - Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-solidifying substances	Solidifying substances
Category X	1	2
Category Y	$\frac{1}{2}$	1

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved, an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions of regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-solidifying substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of category X substances, cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of category Y substances, only one location need be used.

2 During washing, the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing, the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for solidifying substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

9 During washing, the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing, the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.

14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.

15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.

16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g., a slop tank.

17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

18 Solidifying substances and substances with a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$$Q = k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1,000)$$

where

Q = the required minimum quantity in cubic metres

r = the residual quantity per tank in cubic metres. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m³ for a tank volume of 500 m³ and above and 0.040 m³ for a tank volume of 100 m³ and below. For tank sizes between 100 m³ and 500 m³ the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m³.

V = tank volume in cubic metres

k = a factor having values as follows:

Category X, non-solidifying, low-viscosity substance, $k = 1.2$

Category X, solidifying or high-viscosity substance, $k = 2.4$

Category Y, non-solidifying, low-viscosity substance, $k = 0.5$

Category Y, solidifying or high-viscosity substance, $k = 1.0$

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m ³)	Tank volume (m ³)		
	100	500	3000
≤ 0.04	1.2	2.9	5.4
0.10	2.5	2.9	5.4
0.30	5.9	6.8	12.2
0.90	14.3	16.1	27.7

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

Appendix VII

Ventilation procedures

- 1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 kPa at 20°C may be removed from a cargo tank by ventilation.
- 2 Before residues of noxious liquid substances are ventilated from a tank, the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code¹, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) *Tanker Safety Guide (Chemicals)* should be consulted.
- 3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.
- 4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:
 - .1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;
 - .2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;
 - .3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;
ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;
 - .4 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or
 - .5 suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible;
and
 - .6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.

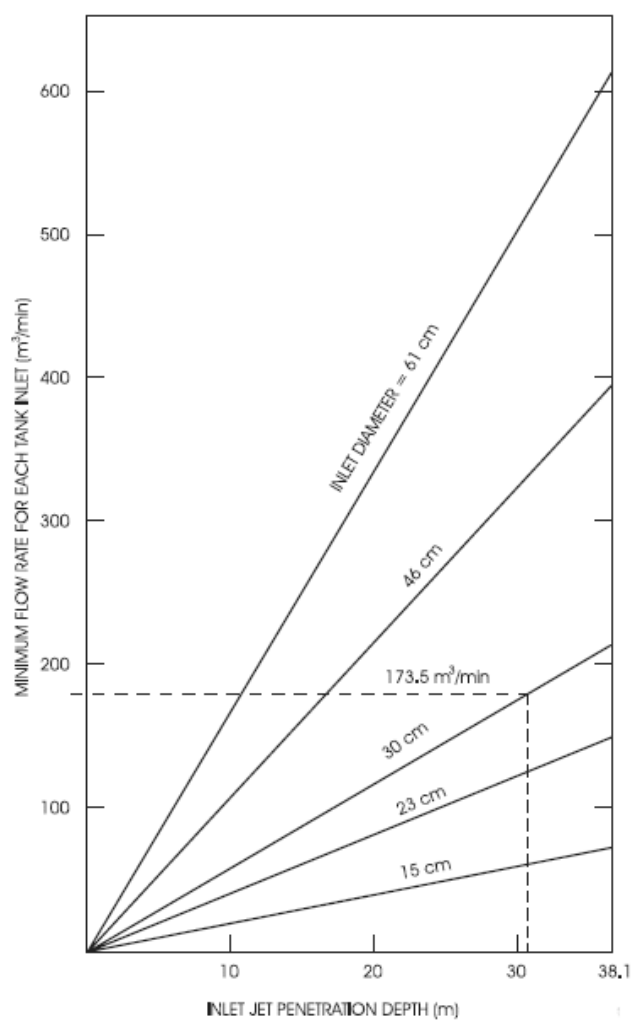


Figure 7-1 Minimum flow rate as a function of jet penetration depth.
Jet penetration depth shall be compared against tank height.

MARPOL Annex III

**Regulations for the prevention of pollution
by harmful substances carried by sea in
packaged form**

MARPOL Annex III

Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form

Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

- .1 For the purpose of this Annex, "harmful substances" are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)* or which meet the criteria in the Appendix of this Annex.
- .2 For the purposes of this Annex, "packaged form" is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

2 The carriage of harmful substances is prohibited, except in accordance with the provisions of this Annex.

3 To supplement the provisions of this Annex, the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations and exceptions for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.*

4 For the purposes of this Annex, empty packagings which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is harmful to the marine environment.

5 The requirements of this Annex do not apply to ship's stores and equipment.

Regulation 2

Packing

Packages shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment, having regard to their specific- contents.

Regulation 3

Marking and labelling

1 Packages containing a harmful substance shall be durably marked with the correct technical name (trade names alone shall not be used) and, further, shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a marine pollutant. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example, by use of the relevant United Nations number.

*Refer to the IMDG Code adopted by the Organization by resolution MSC. 122(75), as amended by the Maritime Safety Committee.

2 The method of marking the correct technical name and of affixing labels on packages containing a harmful substance shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three months' immersion in the sea. In considering suitable marking and labelling, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package.

3 Packages containing small quantities of harmful substances may be exempted from the marking requirements.*

Regulation 4[†]

Documentation

1 In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of each such substance shall be used (trade names alone shall not be used) and the substance further identified by the addition of the words "MARINE POLLUTANT".

2 The shipping documents supplied by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged and marked, labelled or placarded as appropriate and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

3 Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of the harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

4 At any stopover, where any loading or unloading operations, even partial, are carried out, a revision of the documents listing the harmful substances taken on board, indicating their location on board or showing a detailed stowage plan, shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

5 When the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the documents required by this regulation may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and harmful substances covered by this Annex.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of the ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity limitations

Certain harmful substances may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity, due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship, as well as the packaging and the inherent nature of the substances.

* Refer to the specific exemptions provided for in the IMDG Code adopted by resolution MSC.122(75), as amended.

† Reference to "documents" in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

Regulation 7*Exceptions*

- 1 Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.
- 2 Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard, provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8*Port State control on operational requirements**

- 1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
- 3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
- 4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

* Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by A.882(21)

Appendix to Annex III

Appendix

Criteria for the identification of harmful substances in packaged form

For the purposes of this Annex, substances identified by any one of the following criteria are harmful substances:*

Category: Acute 1

96 hr LC ₅₀ (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

Category: Chronic 1

96 hr LC ₅₀ (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

and the substance is not rapidly degradable and/or the log K_{ow} ≥ 4 (unless the experimentally determined BCF < 500).

Category: Chronic 2

96 hr LC ₅₀ (for fish)	> 1 to ≤ 10 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	> 1 to ≤ 10 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	> 1 to ≤ 10 mg/l

and the substance is not rapidly degradable and/or the log K_{ow} ≥ 4 (unless the experimentally determined BCF < 500).

unless the chronic toxicity NOECs are > 1mg/l

*The criteria are based on those developed by the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), as amended.

For definitions of acronyms or terms used in this appendix, refer to the relevant paragraphs of the IMDG Code.

MARPOL Annex IV

**Regulations for the prevention of
pollution by sewage from ships**

MARPOL Annex IV

Regulations for the prevention of pollution by sewage from ships

Chapter 1 - General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 *New ship* means a ship:
- .1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex;* or

SEE INTERPRETATION 1

- .2 the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.

SEE INTERPRETATION 2

- 2 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.
- 3 *Sewage* means:
- .1 drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;
 - .2 drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - .3 drainage from spaces containing living animals; or
 - .4 other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- 4 *Holding tank* means a tank used for the collection and storage of sewage.
- 5 *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'S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,

*Annex IV entered into force on 27 September 2003.

thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in
latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

6 *International voyage* means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

7 *Person* means member of the crew and passengers.

8 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Sewage Pollution Prevention Certificate.

Regulation 2

*Application**

- 1 The provisions of this Annex shall apply to the following ships engaged in international voyages:
 - .1 new ships of 400 gross tonnage and above; and
 - .2 new ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons; and
 - .3 existing ships of 400 gross tonnage and above, five years after the date of entry into force of this Annex; and
 - .4 existing ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons, five years after the date of entry into force of this Annex.
- 2 The Administration shall ensure that existing ships, according to subparagraphs 1.3 and 1.4 of this regulation, the keels of which are laid or which are of a similar stage of construction before 2 October 1983 shall be equipped, as far as practicable, to discharge sewage in accordance with the requirements of regulation 11 of the Annex.

Regulation 3

Exceptions

- 1 Regulation 11 of this Annex shall not apply to:
 - .1 the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
 - .2 the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

* MEPC 52 (11 to 15 October 2004) confirmed that 27 September 2003 was the one and only entry into force date of MARPOL Annex IV (see document MEPC 52/24, paragraphs 6.16 to 6.19).

Chapter 2 - Surveys and certification*

Regulation 4

Surveys

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be subject to the surveys specified below:

- .1 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 materials fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 8.2, 8.5, 8.6 or 8.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with applicable requirements of this Annex.
- .3 An additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements 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 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.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- .1 require repairs to a ship; and
- .2 carry out surveys 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.

5 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

*Refer to Global and uniform implementation of the harmonized system of survey and certification (HSSC) adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.883(21), the Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification, 2007, adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.997(25), as may be amended by the Organization. Refer to MSC/Circ.1010 – MEPC/Circ.382 on Communication of information on the authorization of recognized organizations (ROs), and the information collected via the Global Integrated Shipping Information System (GISIS).

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.

6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

7 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.

8 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 materials covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

9 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 or endorsement of Certificate

1 An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply five years after the date of entry into force of this Annex.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed 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 or endorsement 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 Sewage Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship in accordance with this Annex.

*Refer to (he Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.739(18), as amended by resolution MSC.208(81), and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the Administration requesting the survey.

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 Sewage 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 Sewage Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in the appendix to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 8

*Duration and validity of Certificate**

1 An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

*Refer to the Guidance on the timing of replacement of existing certificates issued after the entry into force of amendments to certificates in IMO instruments (MSC-MEPC.5/Circ.6).

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 A Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 4.1 of this Annex; or
- .2 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 compliance with the requirements of regulations 4.7 and 4.8 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Chapter 3 - Equipment and control of discharge

Regulation 9
Sewage systems

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be equipped with one of the following sewage systems:

- .1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization, or

SEE INTERPRETATION 3

- .2 a sewage comminuting and disinfecting system approved by the Administration. Such system shall be fitted with facilities to the satisfaction of the Administration, for the temporary storage of sewage when the ship is less than 3 nautical miles from the nearest land, or
- .3 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents.

Regulation 10
Standard discharge connections

1 To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

SEE INTERPRETATION 4

Standard dimensions of flanges for discharge connections	
Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes, 18 mm in diameter, equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa. For ships having a moulded depth of 5 m and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 mm.	

*Refer to the Recommendation on international effluent standards and guidelines for performance tests for sewage treatment plants adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.2(VI) or the Revised guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants adopted by the MEPC by resolution MEPC.159(55) (see Unified Interpretation 3).

2 For ships in dedicated trades, i.e. passenger ferries, alternatively the ship's discharge pipeline may be fitted with a discharge connection which can be accepted by the Administration, such as quick-connection couplings.

Regulation 11

Discharge of sewage

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- .1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected, at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is *en route* and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; * or
- .2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and
 - .2.1 the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate; and
 - .2.2 additionally, the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

3 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex.

*Refer to the Recommendation on standards for the rate of discharge of untreated sewage from ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.157(55).

Chapter 4 - Reception facilities

Regulation 12

*Reception facilities**

1 The Government of each Party to the Convention, which requires ships operating in waters under its jurisdiction and visiting ships while in its waters to comply with the requirements of regulation 11.1, undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

2 The Government of each Party shall notify the Organization, for transmission to the Contracting Governments concerned, of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

*Refer to the Guide to good practice for port reception facility providers and users, MERC. 1/Circ.671.

Chapter 5 - Port State control

Regulation 13

*Port State control on operational requirements**

- 1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
- 3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
- 4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

*Refer to procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by resolution A.882(21); see IMO sales publication IA650E.

Appendix to Annex IV

Appendix

Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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 designation of the country)

by.....

.....
(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship*

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

Port of registry.....

Gross tonnage

Number of persons which the ship is certified to carry.....

IMO Number[†]

New/existing ship[‡]

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced.....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank[‡] and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

[‡]1.1 Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

[‡]1.2 Description of comminuter:

Type of comminuter

Name of manufacturer

Standard of sewage after disinfection.....

*Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[†]Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[‡]Delete as appropriate.

*.1.3 Description of holding tank:

Total capacity of the holding tank m³

Location

1.4 A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

2 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

3 That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, 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 IV of the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)[†]

subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at.....

(place of issue of Certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue) (signature of duly authorized official
issuing the Certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

[†] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 8.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED
AND REGULATION 8.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 8.5 OR 8.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

Unified Interpretations of Annex IV

- 1 Definition of "a similar stage of construction"
 - Reg. 1.1.1 "A *similar stage of construction*" means the stage at which:
 - .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
 - .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
- 2 Building contract date, keel-laying date and delivery date
 - Reg. 1.1.2
 - 1 Under certain provisions of the SOLAS and MARPOL Conventions, the application of regulations to a ship is governed by the dates:
 - .1 for which the building contract is placed on or after dd/mm/yyyy; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after dd/mm/yyyy; or
 - .3 the delivery of which is on or after dd/mm/yyyy,
 - 2 For the application of such provisions, the date on which the building contract is placed for optional ships should be interpreted to be the date on which the original building contract to construct the series of ships is signed between the shipowner and the shipbuilder provided:
 - .1 the option for construction of the optional ship(s) is ultimately exercised within the period of one year after the date of the original building contract for the series of ships; and
 - .2 the optional ships are of the same design plans and constructed by the same shipbuilder as that for the series of ships,
 - 3 The application of regulations governed as described in paragraph 1, above, is to be applied as follows:
 - .1 if a building contract signing date occurs on or after the contract date specified for a particular set of regulation amendments, then, that set of regulation amendments applies;
 - .2 only in the absence of a building contract does the keel laying date criteria apply and, if a ship's keel laying date occurs on or after the keel laying date specified for a particular set of regulation amendments, then, that set of regulation amendments applies; and
 - .3 regardless of the building contract signing date or keel laying date, if a ship's delivery date occurs on or after the delivery date specified for a particular set of regulation amendments, then, that set of regulation amendments applies except in the case where the Administration has accepted that the delivery of the ships was delayed due to unforeseen circumstances beyond the control of the shipbuilder and the owner.*
- 3 Installed on board a ship on or after 1 January 2010
 - Reg. 9.1.1 For application of resolution MEPC.159(55), the phrase "*installed on board a ship on or after 1 January 2010*" shall be interpreted as follows:
 - .1 For new ships, installations on board ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 January 2010.
 - .2 For existing ships, new installations with a contractual delivery date to the ship on or after 1 January 2010 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2010.

*Refer to Unified Interpretation of "Unforeseen delay in the delivery of ships" (MSC.1/Circ.1247 and MARPOL Annex I, Unified Interpretation 4).

4 Standard discharge connections

Reg. 10.1

All ships subject to Annex IV, irrespective of their size and of the presence of a sewage treatment plant or sewage holding tank, shall be provided with a pipeline and the relevant shore connection flange for discharging sewage to port sewage treatment facility.

MARPOL Annex V

**Regulations for the
prevention of pollution
by garbage from ships**

MARPOL 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' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in
latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

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

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

*Refer to the Guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL; see IMO sales publication IA656E.

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, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues, 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 subparagraph(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 mm.

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 sea-bed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 m 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 m of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

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, the "Gulfs area", the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea, 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 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.

*Refer to MEPC.1/Circ.675/Rev.1 on Discharge of cargo hold washing water in the Gulfs area, Mediterranean Sea area and Wider Caribbean region under MARPOL Annex V.

- (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°28.5' 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).
 - (f) The *North Sea area* means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:
 - (i) the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
 - (ii) the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57°44.8' N; and
 - (iii) the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48°30' N.
 - (g) The *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.
 - (h) The *Wider Caribbean Region*, as defined in article 2, paragraph 1 of the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region (Cartagena de Indias, 1983), means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn south-westerly to the eastern boundary of French Guiana.
- 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, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
 - (b) except as provided in subparagraph (c) of this paragraph, 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;
 - (c) disposal into the Wider Caribbean Region of food wastes which have been passed through a comminuter or grinder shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 3 nautical miles from the nearest land. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.
- 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 subparagraph (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.

5 Notwithstanding paragraph 4 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

- (a) The Government of each Party to the Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
- (b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

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, 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.

Regulation 8

Port State control on operational requirements[‡]

1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the

*At the time of publication, the requirements of regulation 5 have taken effect for all special areas except the Black Sea and the Red Sea.

[†]Refer to the Guide to good practice for port reception facility providers and users, MEPC1/Circ.671,

[‡]Refer to the Procedures for port State control, adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by A.882(21); see IMO sales publication IA650E.

master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by

2 In the circumstances given in paragraph 1 or this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements or this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations or a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 9

Placards, garbage management plans and garbage record-keeping*

1 (a) Every ship of 12 m or more in length overall shall display placards which notify the crew and passengers of the disposal requirements of regulations 3 and 5 of this Annex, as applicable.

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

2 Every ship of 400 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be in accordance with the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.

3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex;

- (a) each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, these entries shall prevail in case of a dispute or discrepancy;
 - (b) the entry for each incineration or discharge shall include date and time, position of the ship, description of the garbage and the estimated amount incinerated or discharged;
 - (c) the Garbage Record Book shall be kept on board the ship and in such a place as to be available for inspection in a reasonable time. This document shall be preserved for a period of two years after the last entry is made on the record;
 - (d) in the event of discharge, escape or accidental loss referred to in regulation 6 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the loss.
- 4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:
- (a) any ship engaged on voyages of 1 h or less in duration which is certified to carry 15 persons or more; or

*Refer to the Guidelines for the development of garbage management plans; see IMO sales publication IA656E.

(b) fixed or floating platforms while engaged in exploration and exploitation of the sea-bed.

5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports 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 an 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 Garbage Record Book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage 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.

6 In the case of ships built before 1 July 1997, this regulation shall apply as from 1 July 1998.

Appendix to Annex V

Appendix

Form of Garbage Record Book

GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship.....
Distinctive number or letters.....
IMO Number.....
Period from:..... to.....

1 Introduction

In accordance with regulation 9 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges at sea, to reception facilities, or to other ships.

2 Garbage and garbage management

Garbage includes all kinds of food, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the vessel and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other annexes to MARPOL (such as oil, sewage or noxious liquid substances).

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL* should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

The garbage is to be grouped into categories for the purposes of this record book as follows:

- 1 Plastics
- 2 Floating dunnage, lining, or packing material
- 3 Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 4 Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 5 Food waste
- 6 Incinerator ash.

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

(a) When garbage is discharged into the sea:

- (i) Date and time of discharge
- (ii) Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.
- (iii) Category of garbage discharged
- (iv) Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- (v) Signature of the officer in charge of the operation.

*Refer to the Guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL: see IMO sales publication IA656E.

- (b) When garbage is discharged to reception facilities ashore or to other ships:
 - (i) Date and time of discharge
 - (ii) Port or facility, or name of ship
 - (iii) Category of garbage discharged
 - (iv) Estimated amount discharged for each category in cubic metres
 - (v) Signature of officer in charge of the operation.
- (c) When garbage is incinerated:
 - (i) Date and time of start and stop of incineration
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude)
 - (iii) Estimated amount incinerated in cubic metres
 - (iv) Signature of the officer in charge of the operation.
- (d) Accidental or other exceptional discharges of garbage
 - (i) Time of occurrence
 - (ii) Port or position of the ship at time of occurrence
 - (iii) Estimated amount and category of garbage
 - (iv) Circumstances of disposal, escape or loss, the reason therefor and general remarks.

4.2 Receipts

The master should obtain from the operator of port reception facilities, or from the master of the ship receiving the garbage, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

4.3 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name.....Distinctive number or letters IMO No.....

Garbage categories:

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

Note: The discharge of any garbage other than food waste is prohibited in special areas. Only garbage discharged into the sea must be categorized. Garbage other than category 1 discharged to reception facilities need only be listed as a total estimated amount. Discharges of cargo residues require start and stop positions to be recorded.

Date/time	Position of the ship	Estimated amount discharged into sea (m³)					Estimated amount discharged to reception facilities or to other ship (m³)		Estimated amount incinerated (m³)	Certification/ Signature
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 1	Other		

Master's signature

Date

MARPOL Annex VI

**Regulations for the prevention of
air pollution from ships**

MARPOL Annex VI

Regulations for the prevention of air pollution from ships

Chapter 1 - General

Regulation 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Annex:

- 1** *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as modified by the Protocol of 1997, as 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.
- 2** *A similar stage of construction* means the stage at which:
 - .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
 - .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
- 3** *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.
- 4** *Auxiliary control device* means a system, function or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.
- 5** *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.
- 6** *Defeat device* means a device that measures, senses or responds to operating variables (e.g., engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

- 7** *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.
- 8** *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.
- 9** *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.
- 10** *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969, or any successor Convention.
- 11** *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment, including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.
- 12** *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.
- 13** *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.
- 14** *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied.
- 15** *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as 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.
- 16** *Ozone-depleting substances* means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon	1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon	1301	Bromotrifluoromethane
Halon	2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11		Trichlorofluoromethane
CFC-12		Dichlorodifluoromethane
CFC-113		1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114		1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115		Chloropentafluoroethane

- 17** *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

- 18** *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
- 19** *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.
- 20** *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.
- 21** *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regulation 3

Exceptions and exemptions

General

- 1** Regulations of this Annex shall not apply to:
- .1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - .2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and
 - .2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in co-operation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

- .1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 ℓ, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or
- .2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 ℓ the duration of the ship trial shall not exceed five years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from sea-bed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

- .1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

- .2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;
- .3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling or storage of sea-bed minerals; and
- .4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Regulation 4

*Equivalents**

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property or resources or those of other States.

*Refer to the 2009 Guidelines for exhaust gas cleaning systems, adopted by resolution MEPC.184(59)

Chapter 2 - Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

- .1** An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- .2** A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- .3** An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;
- .4** An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 4 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and
- .5** An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

- .1** The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;*

*Refer to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.739(18), as amended by resolution MSG.208(81), and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization. Refer also to the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification for the revised MARPOL Annex VI (resolution MEPC.180(59)).

- .2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008;
 - .3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. 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; and
 - .4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- 4** The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.
- 5** Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects 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, a nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6

Issue or endorsement of a Certificate

- 1** An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:
- .1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
 - .2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.
- 2** A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI for such ship's Administration shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.
- 3** Such certificate shall be issued or endorsed 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.

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

- 1** A Party 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 issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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 a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship that is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 9

Duration and validity of Certificate

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

- .1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;
- .2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and
- .3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and
- .3 the expiry date may remain unchanged, provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and
- .3 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 compliance with the requirements of regulation 5.4 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, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 10

*Port State control on operational requirements**

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

*Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by A.882(21); see IMO sales publication IA650E. Refer also to the revised Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI (resolution MEPC. 181(59)).

Regulation 11

Detection of violations and enforcement

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore 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 emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, 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 emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. 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 that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken,

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. 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.

6 The international law concerning the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12

Ozone-depleting substances

- 1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.
- 2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.
- 3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited:
- .1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or
 - .2 in the case of ships constructed before 19 May 2005, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.
- 3.2 installations that contain hydrochlorofluorocarbons shall be prohibited:
- .1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or
 - .2 in the case of ships constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.
- 4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.
- 5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.*
- 6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an *ozone-depleting substances record book*. This record book may form part of an existing logbook or electronic recording system as approved by the Administration.
- 7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:
- .1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;
 - .2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;
 - .3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:
 - .3.1 deliberate; and
 - .3.2 non-deliberate;
 - .4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and
 - .5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

*See appendix I, Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), section 2.1.

Regulation 13*Nitrogen oxides (NO_x)***Application**

1.1 This regulation shall apply to:

- .1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and
- .2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

- .1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies, or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and
- .2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

- .1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or
- .2 any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or
- .3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, in the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in paragraph 5.1.1 of this regulation.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

- .1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

- .2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:

- .1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):
 - .1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
 - .1.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
 - .1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;
- .2 is subject to the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation when the ship is operating in an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation; and
- .3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation.

5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

- .1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or
- .2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship.

Emission control area

6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

- .1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
- .2 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 l installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

- .1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the approved method; or
- .2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship that falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a ship with a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 l installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification:

- .1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and

- .2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this regulation and the cost of purchasing and installing such approved method.*

Certification

8 The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Review

10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods (effective date) set forth in that paragraph.

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

- 1** The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:
- .1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;
 - .2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and
 - .3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.
- 2** The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization.[†]

Requirements within emission control areas

- 3** For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:
- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5.1(f) of Annex V;
 - .2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
 - .3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

* The cost of an approved method shall not exceed 375 Special Drawing Rights/metric tonne NO_x calculated in accordance with the cost-effectiveness (Ce) formula below:

$$Ce = \frac{\text{Cost of approved method} \cdot 10^6}{\text{Power (kW)} \cdot 0.768 \cdot 6,000 \text{ (hours/year)} \cdot 5 \text{ (years)} \cdot \Delta NO_x \text{ (g/kWh)}}$$

See MEPC.1/Circ.678 on Definitions for the cost-effective formulae in regulation 13.7.5 of MARPOL Annex VI.

[†] Refer to resolution MEPC.192(61), 2010 Guidelines for monitoring the world-wide average sulphur content of residual fuel oils supplied for use on board ships.

4 While ships are operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

- .1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;
- .2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and
- .3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel oil changeover operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area shall be recorded in such logbook as prescribed by the Administration.

7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

Review provision

8 A review of the standard set forth in paragraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

- .1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of this regulation that exist at the time that the review is conducted;
- .2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and
- .3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that paragraph shall become effective on 1 January 2025.

Regulation 15

Volatile organic compounds (VOCs)

1 If the emissions of VOCs from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization,* are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration.† Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;
- .2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;
- .3 identify a person responsible for implementing the plan; and
- .4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.‡

SEE INTERPRETATION 1

Regulation 16

Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

- .1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;
- .2 polychlorinated biphenyls (PCBs);
- .3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;
- .4 refined petroleum products containing halogen compounds;
- .5 sewage sludge and sludge oil either of which is not generated on board the ship; and
- .6 exhaust gas cleaning system residues.

*See MSC/Circ.585, Standards for vapour emission control systems.

†Refer to resolution MEPC.185(59), Guidelines for the development of a VOC management plan. See also MERC.1/Circ.680 on Technical information on systems and operation to assist development of VOC management plans; and MEPC.1/Circ.719 on Technical information on a vapour pressure control system to facilitate the development and update of VOC management plans.

‡Refer to resolution MSC.30(61), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk.

- 3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates* have been issued.
- 4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.
- 5 Nothing in this regulation neither:
- .1 affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, nor
 - .2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.
- 6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization;[†] or
- 6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- 7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual, which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.
- 8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.
- 9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit, when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17

Reception facilities

- 1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:
- .1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;
 - .2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system;
- without causing undue delay to ships, and

*Type Approval Certificates issued in accordance with resolution MEPC.59(33), Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL 73/78, as amended by resolution MEPC.92(45), or MEPC.76(40), Standard specification for shipboard incinerators, as amended by resolution MEPC.93(45).

[†]Refer to resolution MEPC.76(40), as amended by resolution MEPC.93(45), Standard specification for shipboard incinerators.

- .3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.
- 2 If a particular port or terminal of a Party is, taking into account the guidelines to be developed by the Organization,* remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.
- 3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18

Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

- 1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.
- 2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:
- .1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance: and
 - .2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.
- 2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.
- 2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.
- 2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.
- 2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

- 3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:
- .1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:
 - .1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;
 - .1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and

*Refer to resolution MEPC.199(62), 2011 Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI.

- .3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;
 - .4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
 - .5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and
 - .6 inform the Organization for transmission to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.
- 10** In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:
- .1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and
 - .2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.
- 11** For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

Appendices to Annex VI

Appendix I
Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate
(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related 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)

Particulars of ship*

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number[†]

Port of registry.....

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention,

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)[‡].....

subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy).....

Issued at

(place of issue of Certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

(signature of duly authorized official
issuing the Certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[†]In accordance with the IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[‡]Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey	Signed..... (signature of duly authorized official)
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	(seal or stamp of the authority, as appropriate)
Annual/Intermediate* survey	Signed..... (signature of duly authorized official)
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	(seal or stamp of the authority, as appropriate)
Annual/Intermediate* survey	Signed..... (signature of duly authorized official)
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	(seal or stamp of the authority, as appropriate)
Annual survey	Signed..... (signature of duly authorized official)
	Place
	Date (dd/mm/yyyy)
	(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 9.5 OR 9.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9.8 APPLIES**

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

**SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IAPP CERTIFICATE)**

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO Number
- 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction (dd/mm/yyyy).....
- 1.4 Length (L)* metres.....

2 Control of emissions from ships

2.1 Ozone-depleting substances (regulation 12)

- 2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

*Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2.2 Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship comply with the applicable emission limit of regulation 13 in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008:

	Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
Manufacturer and model						
Serial number						
Use						
Power output (kW)						
Rated speed (rpm)						
Date of installation (dd/mm/yyyy)						
Date of major conversion (dd/mm/yyyy)	According to Reg. 13.2.2					
	According to Reg. 13.2.3					
Exempted by regulation 13.1.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier I Reg.13.3	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier II Reg.13.4	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier II Reg. 13.2.2 or 13.5.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tier III Reg.13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method exists	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method not commercially available	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Approved method installed	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)*

2.3.1 When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- 1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:
 - 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or _____ ☐
 - 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or _____ ☐
 - 0.50% m/m, and/or _____ ☐
- 2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:
 - 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or _____ ☐
 - 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or _____ ☐
 - 0.50% m/m _____ ☐

*The revised form of the Supplement to the IAPP Certificate, adopted by resolution MEPC.194(61) has been inserted into Annex VI as the amendments were accepted on 1 August 2011 and will enter into force on 1 February 2012.

- 2.3.2 When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:
.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:

Introduction	2
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	9
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	21
Protocol I	24
Protocol I	27
Protocol II	40
Protocol II	31
MARPOL Annex I	38
MARPOL Annex I	39
Chapter 1 - General	39
Chapter 2 - Surveys and certification	51
Chapter 3 - Requirements for machinery spaces of all ships	56
Chapter 4 - Requirements for the cargo area of oil tankers	69
-	
Chapter 5 - Prevention of pollution arising from an oil pollution incident	105
Chapter 6 - Reception facilities	106
Chapter 7 - Special requirements for fixed or floating platforms	109
Chapter 8 - Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea	110

Chapter 9 - Special requirements for the use	112
or carriage of oils in the Antarctic area	112
Appendices to Annex I	111
Appendix I	111
Appendix II	112
- Form of IOPP Certificate and Supplements*	112
Appendix III.....	142
- Form of Oil Record Book*	142
Unified Interpretations of Annex I	135
Appendices to	161
Unified Interpretations of Annex I	161
Appendix 1	161
Appendix 4	159
MARPOL Annex II	174
MARPOL Annex II	165
Chapter 1 - General	165
Chapter 2 - Categorization of noxious liquid substances	170
Chapter 3 - Surveys and certification	171
Chapter 4 - Design, construction, arrangement and equipment	175
Chapter 5 - Operational discharges of residues of noxious liquid substances	177

Chapter 6 - Measures of control by port States.....	181
Chapter 7 - Prevention of pollution arising from an incident involving noxious liquid substances.....	183
Chapter 8 - Reception facilities	195
Appendices to Annex II.....	185
Appendix I	185
- Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*	185
Appendix II	188
- Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk	188
Appendix III.....	203
- Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*	203
Appendix IV	207
- Standard format for the Procedures and Arrangements Manual	207
Appendix V	204
- Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping	204
Appendix VI	207
- Prewash procedures	207
Appendix VII	211
- Ventilation procedures	211
MARPOL Annex III.....	224
MARPOL Annex III	225
Appendix to Annex III	219
Appendix	219
- Criteria for the identification of harmful substances in packaged form	219
MARPOL Annex IV.....	232

MARPOL Annex IV.....	223
Chapter 1 - General	223
Chapter 2 - Surveys and certification*	225
Chapter 3 - Equipment and control of discharge.....	229
Chapter 4 - Reception facilities	231
Chapter 5 - Port State control	232
Appendix to Annex IV	233
Appendix	233
- Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate	233
Unified Interpretations of Annex IV	237
MARPOL Annex V	250
MARPOL Annex V	251
Appendix to Annex V	247
Appendix	247
- Form of Garbage Record Book	247
MARPOL Annex VI.....	261
MARPOL Annex VI.....	253
Chapter 1 - General	253
Chapter 2 - Survey, certification and means of control	257
Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships.....	262

Appendices to Annex VI 273

Appendix I 273

- Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8) 273
 - Appendix II 283
 - Test cycles and weighting factors (Regulation 13) 283
 - Appendix III 284
 - Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3) 284
 - Appendix IV 282
 - Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16) 282
- Appendix V 283

- Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18.5) 283
- Appendix VI 284
- Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2) 284
- Appendix VII 286
- North American Emission Control Area (Regulation 13.6 and regulation 14.3) 286

Unified Interpretations of Annex VI 294

1.5 *Equivalents (regulation 4)*

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at.....

(place of issue of the Record)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

(signature of duly authorized official
issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

*As amended by resolution MEPC.93(45).

†As amended by resolution MEPC.92(45).

Appendix II

Test cycles and weighting factors (Regulation 13)

The following test cycles and weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

- .1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied;
- .2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied;
- .3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied;
- .4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied; and
- .5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant-speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main* and *propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for *variable-speed and variable-load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

Appendix III

Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)

1 Objectives

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 Process for the designation of emission control areas

2.1 A proposal to the Organization for designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Criteria for designation of an emission control area

3.1 The proposal shall include:

- .1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
- .2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e., NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);
- .3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;
- .4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts to terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;
- .5 relevant information, pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application, to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
- .6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;

- .7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land- based sources of NO_x/ SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and
 - .8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.
- 3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the Organization

- 4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.
- 4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.
- 4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 Operation of emission control areas

- 5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV

Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)

1 Shipboard incinerators described in regulation 16.6.1 shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO); 5% waste lubricating oil; and 20% emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing: approx. 30% paper, " 40 % cardboard, " 10 % rags, " 20 % plastic,
The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.	

2 Incinerators described in regulation	16.6.1 shall operate within the following limits:
O ₂ in combustion chamber:	6-12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelman 1 (20% opacity) (a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850-1200°C

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note
(Regulation 18.5)

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tonnes

Density at 15°C, kg/m³Sulphur content (% m/m)[†]

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with the applicable paragraph of regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this Annex.

*Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

[†]Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

Appendix VI

Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to and used on board ships is compliant with the sulphur limits required by regulation 14 or Annex VI.

1 General requirements

1.1 The representative fuel oil sample, which is required by paragraph 8.1 of regulation 18 (the "MARPOL sample") shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil supplied to a ship.

1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited* for the purpose of conducting the tests.

2 Verification procedure stage 1

2.1 The MARPOL sample shall be delivered by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample is that it has not been broken; and
- .3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.

2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;
- .2 draw two subsamples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "A" and "B":

- .1 If the results of "A" and "B" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of "A" and "B" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of "A" and "B" are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as "X":

- .1 If the result of "X" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
- .2 If the result of "X" is greater than the applicable limit required by Annex VI, verification procedure stage 2 should be conducted; however, if the result of "X" is greater than the specification limit by $0.59R$ (where R is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

*Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.

3 Verification procedure stage 2

3.1 If stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.

3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:

- .1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 above and the sample label on the test record;
- .2 draw two subsamples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

3.3 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "C" and "D":

- .1 If the results of "C" and "D" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of "C" and "D" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 above after the new subsamples have been taken.

3.4 If the test results of "C" and "D" are valid, and the results of "A", "B", "C", and "D" are within the reproducibility (R) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as "Y":

- .1 If the result of "Y" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
- .2 If the result of "Y" is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.

3.5 If the results of "A", "B", "C" and "D" are not within the reproducibility (R) of the test method then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.

3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

Appendix VII

North American Emission Control
Area (Regulation 13.6 and regulation
14.3)

The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	32°32'.10 N	117°06'.11 W
2	32°32'.04 N	117°07'.29 W
3	32°31'.39 N	117°14'.20 W
4	32°33'.13 N	117°15'.50 W
5	32°34'.21 N	117°22'.01 W
6	32°35'.23 N	117°27'.53 W
7	32°37'.38 N	117°49'.34 W
8	31°07'.59 N	118°36'.21 W
9	30°33'.25 N	121°47'.29 W
10	31°46'.11 N	123°17'.22 W
11	32°21'.58 N	123°50'.44 W
12	32°56'.39 N	124°11'.47 W
13	33°40'.12 N	124°27'.15 W
14	34°31'.28 N	125°16'.52 W
15	35°14'.38 N	125°43'.23 W
16	35°43'.60 N	126°18'.53 W
17	36°16'.25 N	126°45'.30 W
18	37°01'.35 N	127°07'.18 W
19	37°45'.39 N	127°38'.02 W
20	38°25'.08 N	127°52'.60 W
21	39°25'.05 N	128°31'.23 W
22	40°18'.47 N	128°45'.46 W
23	41°13'.39 N	128°40'.22 W
24	42°12'.49 N	129°00'.38 W
25	42°47'.34 N	129°05'.42 W
26	43°26'.22 N	129°01'.26 W
27	44°24'.43 N	128°41'.23 W
28	45°30'.43 N	128°40'.02 W
29	46°11'.01 N	128°49'.01 W
30	46°33'.55 N	129°04'.29 W
31	47°39'.55 N	131°15'.41 W
32	48°32'.32 N	132°41'.00 W
33	48°57'.47 N	133°14'.47 W
34	49°22'.39 N	134°15'.51 W
35	50°01'.52 N	135°19'.01 W

Point	Latitude	Longitude
36	51°03'.18 N	136°45'.45 W
37	51°54'.04 N	137°41'.54 W
38	52°45'.12 N	138°20'.14 W
39	53°29'.20 N	138°40'.36 W
40	53°40'.39 N	138°48'.53 W
41	54°13'.45 N	139°32'.38 W
42	54°39'.25 N	139°56'.19 W
43	55°20'.18 N	140°55'.45 W
44	56°07'.12 N	141°36'.18 W
45	56°28'.32 N	142°17'.19 W
46	56°37'.19 N	142°48'.57 W
47	58°51'.04 N	153°15'.03 W

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint- Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	60°00'.00 N	64°09'.36 W
2	60°00'.00 N	56°43'.00 W
3	58°54'.01 N	55°38'.05 W
4	57°50'.52 N	55°03'.47 W
5	57°35'.13 N	54°00'.59 W
6	57°14'.20 N	53°07'.58 W
7	56°48'.09 N	52°23'.29 W
8	56°18'.13 N	51°49'.42 W
9	54°23'.21 N	50°17'.44 W
10	53°44'.54 N	50°07'.17 W
11	53°04'.59 N	50°10'.05 W
12	52°20'.06 N	49°57'.09 W
13	51°34'.20 N	48°52'.45 W
14	50°40'.15 N	48°16'.04 W
15	50°02'.28 N	48°07'.03 W
16	49°24'.03 N	48°09'.35 W
17	48°39'.22 N	47°55'.17 W
18	47°24'.25 N	47°46'.56 W
19	46°35'.12 N	48°00'.54 W
20	45°19'.45 N	48°43'.28 W
21	44°43'.38 N	49°16'.50 W
22	44°16'.38 N	49°51'.23 W
23	43°53'.15 N	50°34'.01 W
24	43°36'.06 N	51°20'.41 W
25	43°23'.59 N	52°17'.22 W

Point	Latitude	Longitude
26	43°19'.50 N	53°20'.13 W
27	43°21'.14 N	54°09'.20 W
28	43°29'.41 N	55°07'.41 W
29	42°40'.12 N	55°31'.44 W
30	41°58'.19 N	56°09'.34 W
31	41°20'.21 N	57°05'.13 W
32	40°55'.34 N	58°02'.55 W
33	40°41'.38 N	59°05'.18 W
34	40°38'.33 N	60°12'.20 W
35	40°45'.46 N	61°14'.03 W
36	41°04'.52 N	62°17'.49 W
37	40°36'.55 N	63°10'.49 W
38	40°17'.32 N	64°08'.37 W
39	40°07'.46 N	64°59'.31 W
40	40°05'.44 N	65°53'.07 W
41	39°58'.05 N	65°59'.51 W
42	39°28'.24 N	66°21'.14 W
43	39°01'.54 N	66°48'.33 W
44	38°39'.16 N	67°20'.59 W
45	38°19'.20 N	68°02'.01 W
46	38°05'.29 N	68°46'.55 W
47	37°58'.14 N	69°34'.07 W
48	37°57'.47 N	70°24'.09 W
49	37°52'.46 N	70°37'.50 W
50	37°18'.37 N	71°08'.33 W
51	36°32'.25 N	71°33'.59 W
52	35°34'.58 N	71°26'.02 W
53	34°33'.10 N	71°37'.04 W
54	33°54'.49 N	71°52'.35 W
55	33°19'.23 N	72°17'.12 W
56	32°45'.31 N	72°54'.05 W
57	31°55'.13 N	74°12'.02 W
58	31°27'.14 N	75°15'.20 W
59	31°03'.16 N	75°51'.18 W
60	30°45'.42 N	76°31'.38 W
61	30°12'.48 N	77°18'.29 W
62	29°25'.17 N	76°56'.42 W
63	28°36'.59 N	76°47'.60 W
64	28°17'.13 N	76°40'.10 W
65	28°17'.12 N	79°11'.23 W
66	27°52'.56 N	79°28'.35 W
67	27°26'.01 N	79°31'.38 W

Point	Latitude	Longitude
68	27°16'.13 N	79°34'.18 W
69	27°11'.54 N	79°34'.56 W
70	27°05'.59 N	79°35'.19 W
71	27°00'.28 N	79°35'.17 W
72	26°55'.16 N	79°34'.39 W
73	26°53'.58 N	79°34'.27 W
74	26°45'.46 N	79°32'.41 W
75	26°44'.30 N	79°32'.23 W
76	26°43'.40 N	79°32'.20 W
77	26°41'.12 N	79°32'.01 W
78	26°38'.13 N	79°31'.32 W
79	26°36'.30 N	79°31'.06 W
80	26°35'.21 N	79°30'.50 W
81	26°34'.51 N	79°30'.46 W
82	26°34'.11 N	79°30'.38 W
83	26°31'.12 N	79°30'.15 W
84	26°29'.05 N	79°29'.53 W
85	26°25'.31 N	79°29'.58 W
86	26°23'.29 N	79°29'.55 W
87	26°23'.21 N	79°29'.54 W
88	26°18'.57 N	79°31'.55 W
89	26°15'.26 N	79°33'.17 W
90	26°15'.13 N	79°33'.23 W
91	26°08'.09 N	79°35'.53 W
92	26°07'.47 N	79°36'.09 W
93	26°06'.59 N	79°36'.35 W
94	26°02'.52 N	79°38'.22 W
95	25°59'.30 N	79°40'.03 W
96	25°59'.16 N	79°40'.08 W
97	25°57'.48 N	79°40'.38 W
98	25°56'.18 N	79°41'.06 W
99	25°54'.04 N	79°41'.38 W
100	25°53'.24 N	79°41'.46 W
101	25°51'.54 N	79°41'.59 W
102	25°49'.33 N	79°42'.16 W
103	25°48'.24 N	79°42'.23 W
104	25°48'.20 N	79°42'.24 W
105	25°46'.26 N	79°42'.44 W
106	25°46'.16 N	79°42'.45 W
107	25°43'.40 N	79°42'.59 W
108	25°42'.31 N	79°42'.48 W
109	25°40'.37 N	79°42'.27 W

Point	Latitude	Longitude
110	25°37'.24 N	79°42'.27 W
111	25°37'.08 N	79°42'.27 W
112	25°31'.03 N	79°42'.12 W
113	25°27'.59 N	79°42'.11 W
114	25°24'.04 N	79°42'.12 W
115	25°22'.21 N	79°42'.20 W
116	25°21'.29 N	79°42'.08 W
117	25°16'.52 N	79°41'.24 W
118	25°15'.57 N	79°41'.31 W
119	25°10.39 N	79°41'.31 W
120	25°09'.51 N	79°41'.36 W
121	25°09'.03 N	79°41'.45 W
122	25°03'.55 N	79°42'.29 W
123	25°02'.60 N	79°42'.56 W
124	25°00'.30 N	79°44'.05 W
125	24°59'.03 N	79°44'.48 W
126	24°55'.28 N	79°45'.57 W
127	24°44'.18 N	79°49'.24 W
128	24°43'.04 N	79°49'.38 W
129	24°42'.36 N	79°50'.50 W
130	24°41'.47 N	79°52'.57 W
131	24°38'.32 N	79°59'.58 W
132	24°36'.27 N	80°03'.51 W
133	24°33'.18 N	80°12'.43 W
134	24°33'.05 N	80°13'.21 W
135	24°32'.13 N	80°15'.16 W
136	24°31'.27 N	80°16'.55 W
137	24°30'.57 N	80°17'.47 W
138	24°30'.14 N	80°19'.21 W
139	24°30'.06 N	80°19'.44 W
140	24°29'.38 N	80°21'.05 W
141	24°28'.18 N	80°24'.35 W
142	24°28'.06 N	80°25'.10 W
143	24°27'.23 N	80°27'.20 W
144	24°26'.30 N	80°29'.30 W
145	24°25'.07 N	80°32'.22 W
146	24°23'.30 N	80°36'.09 W
147	24°22'.33 N	80°38'.56 W
148	24°22'.07 N	80°39'.51 W
149	24°19'.31 N	80°45'.21 W
150	24°19'.16 N	80°45'.47 W
151	24°18'.38 N	80°46'.49 W

Point	Latitude	Longitude
152	24°18'.35 N	80°46'.54 W
153	24°09'.51 N	80°59'.47 W
154	24°09'.48 N	80°59'.51 W
155	24°08'.58 N	81°01'.07 W
156	24°08'.30 N	81°01'.51 W
157	24°08'.26 N	81°01'.57 W
158	24°07'.28 N	81°03'.06 W
159	24°02'.20 N	81°09'.05 W
160	23°59'.60 N	81°11'.16 W
161	23°55'.32 N	81°12'.55 W
162	23°53'.52 N	81°19'.43 W
163	23°50'.52 N	81°29'.59 W
164	23°50'.02 N	81°39'.59 W
165	23°49'.05 N	81°49'.59 W
166	23°49'.05 N	82°00'.11 W
167	23°49'.42 N	82°09'.59 W
168	23°51'.14 N	82°24'.59 W
169	23°51'.14 N	82°39'.59 W
170	23°49'.42 N	82°48'.53 W
171	23°49'.32 N	82°51'.11 W
172	23°49'.24 N	82°59'.59 W
173	23°49'.52 N	83°14'.59 W
174	23°51'.22 N	83°25'.49 W
175	23°52'.27 N	83°33'.01 W
176	23°54'.04 N	83°41'.35 W
177	23°55'.47 N	83°48'.11 W
178	23°58'.38 N	83°59'.59 W
179	24°09'.37 N	84°29'.27 W
180	24°13'.20 N	84°38'.39 W
181	24°16'.41 N	84°46'.07 W
182	24°23'.30 N	84°59'.59 W
183	24°26'.37 N	85°06'.19 W
184	24°38'.57 N	85°31'.54 W
185	24°44'.17 N	85°43'.11 W
186	24°53'.57 N	85°59'.59 W
187	25°10'.44 N	86°30'.07 W
188	25°43'.15 N	86°21'.14 W
189	26°13'.13 N	86°06'.45 W
190	26°27'.22 N	86°13'.15 W
191	26°33'.46 N	86°37'.07 W
192	26°01'.24 N	87°29'.35 W
193	25°42'.25 N	88°33'.00 W

Latitude	Longitude		
25°46'.54 N	90°29'.41 W		
25°44'.39 N	90°47'.05 W		
25°51'.43 N	91°52'.50 W		
26°17'.44 N	93°03'.59 W		
25°59'.55 N	93°33'.52 W		
26°00'.32 N	95°39'.27 W		
26°00'.33 N	96°48'.30 W		
25°58'.32 N	96°55'.28 W		
25°58'.15 N	96°58'.41 W		
25°57'.58 N	97°01'.54 W		
25°57'.41 N	97°05'.08 W		
25°57'.24 N	97°08'.21 W		
25°57'.24 N	97°08'.47 W		

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai‘i, Maui, Oahu, Moloka‘i, Ni‘ihau, Kaua‘i, Lana‘i, and Kaho‘olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	22°32'.54 N	153°00'.33 W
2	23°06'.05 N	153°28'.36 W
3	23°32'.11 N	154°02'.12 W
4	23°51'.47 N	154°36'.48 W
5	24°21'.49 N	155°51'.13 W
6	24°41'.47 N	156°27'.27 W
7	24°57'.33 N	157°22'.17 W
8	25°13'.41 N	157°54'.13 W
9	25°25'.31 N	158°30'.36 W
10	25°31'.19 N	159°09'.47 W
11	25°30'.31 N	159°54'.21 W
12	25°21'.53 N	160°39'.53 W
13	25°00'.06 N	161°38'.33 W
14	24°40'.49 N	162°13'.13 W
15	24°15'.53 N	162°43'.08 W
16	23°40'.50 N	163°13'.00 W
17	23°03'.20 N	163°32'.58 W
18	22°20'.09 N	163°44'.41 W
19	21°36'.45 N	163°46'.03 W
20	20°55'.26 N	163°37'.44 W
21	20°13'.34 N	163°19'.13 W
22	19°39'.03 N	162°53'.48 W
23	19°09'.43 N	162°20'.35 W
24	18°39'.16 N	161°19'.14 W
25	18°30'.31 N	160°38'.30 W

Point	Latitude	Longitude
26	18°29'.31 N	159°56'.17 W
27	18°10'.41 N	159°14'.08 W
28	17°31'.17 N	158°56'.55 W
29	16°54'.06 N	158°30'.29 W
30	16°25'.49 N	157°59'.25 W
31	15°59'.57 N	157°17'.35 W
32	15°40'.37 N	156°21'.06 W
33	15°37'.36 N	155°22'.16 W
34	15°43'.46 N	154°46'.37 W
35	15°55'.32 N	154°13'.05 W
36	16°46'.27 N	152°49'.11 W
37	17°33'.42 N	152°00'.32 W
38	18°30'.16 N	151°30'.24 W
39	19°02'.47 N	151°22'.17 W
40	19°34'.46 N	151°19'.47 W
41	20°07'.42 N	151°22'.58 W
42	20°38'.43 N	151°31'.36 W
43	21°29'.09 N	151°59'.50 W
44	22°06'.58 N	152°31'.25 W
45	22°32'.54 N	153°00'.33 W

Unified Interpretations of Annex VI

1 VOC management plan

Regs. 15.6, The requirement for a VOC management plan applies only to
a tanker carrying crude oil.
15.7

