

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1978 Nr. 187

---

---

A. TITEL

*Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door  
schepen, met Protocollen en bijlagen;  
Londen, 2 november 1973*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Verdrag, met Protocollen en bijlagen, zijn geplaatst in *Trb.* 1975, 147.

Blijkens een proces-verbaal van 13 juni 1978 heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verbeteringen in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst van de bijlagen aangebracht.

De verbeteringen in de Engelse tekst luiden als volgt:

1. Bijlage I, Voorschrift 9 onder (1) (a) (VI), bladzijde 62  
Vervang "Regulation 15 (3)" door "Regulation 15 (5) and (6)"
2. Bijlage I, Voorschrift 16 onder (6), vijfde regel, bladzijde 90  
Vervang "not more than" door "less than"
3. Bijlage II, Voorschrift 9 onder (3), bladzijde 194  
Vervang "Article 7" door "Article 8"

---

De verbeteringen in de Franse tekst luiden als volgt:

1. Bijlage I, Voorschrift 9 onder 1)a) VI), bladzijde 63  
Vervang „paragraphe 3” door „paragraphes 5 et 6”
2. Bijlage I, Voorschrift 10 onder 3)a), bladzijde 69  
Toevoegen na „400 tonneaux” „autre qu’un pétrolier”
3. Bijlage I, Voorschrift 16 onder 6), bladzijde 91, vijfde regel  
Vervang „qui ne dépasse pas” door „inférieure à”

4. Bijlage I, Voorschrift 21 onder a), bladzijde 99  
Schrap „et” en vervang komma na „Annexe” door puntkomma
5. Bijlage I, Voorschrift 21 onder b), bladzijde 99  
Toevoegen na puntkomma „et”
6. Bijlage I, Voorschrift 21 na b), bladzijde 101  
Toevoegen:  
„c) que dans toute zone spéciale, il soit interdit, sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, de rejeter à la mer des hydrocarbures, ou mélanges d’hydrocarbures, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million.”
7. Bijlage I, Aanhangsel II, laatste alinea van bladzijde 125  
Vervang „paragraphe 2 et de l’alinéa b) du paragraphe 4” door „paragraphe 2 et de l’alinéa a) du paragraphe 4 de la règle 2”
8. Bijlage II, Voorschrift 9 onder 3), bladzijde 195  
Vervang „article 7” door „article 8”
9. Bijlage V, Voorschrift 5 onder 2)b), bladzijde 269  
Toevoegen „marins” tussen „milles” en „de”

#### C. VERTALING

### **Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973**

De Partijen bij het Verdrag,

Zich bewust van de noodzaak tot behoud van het milieu in het algemeen en van het mariene milieu in het bijzonder,

Erkennend dat het opzettelijk, onachtzaam, dan wel bij ongeluk, lozen van olie en andere schadelijke stoffen door schepen een ernstige bron van verontreiniging vormt,

Voorts erkennend het belang van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, als de eerste multilaterale overeenkomst die werd gesloten met de bescherming van het milieu als voornaamste oogmerk en haar waardering uitsprekende voor de belangrijke bijdrage die genoemd Verdrag heeft geleverd aan het behoeden van de zeeën en de kustgebieden voor verontreiniging,

Geleid door de wens een einde te maken aan de opzettelijke verontreiniging van het mariene milieu door olie en andere schadelijke stoffen, en de lozing bij ongeluk van dergelijke stoffen tot een minimum te beperken,

Overwegende dat dit doel het beste kan worden bereikt door het opstellen van regels met een universele strekking die niet beperkt zijn tot verontreiniging door olie,

Zijn overeengekomen als volgt:

## Artikel 1

### *Algemene verplichtingen krachtens het Verdrag*

(1) De Partijen bij het Verdrag verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en van die Bijlagen daarbij door welke zij zijn gebonden, ter voorkoming van de verontreiniging van het mariene milieu door het lozen van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, in strijd met dit Verdrag.

(2) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald houdt elke verwijzing naar dit Verdrag tegelijkertijd een verwijzing in naar de Protocollen en Bijlagen daarbij.

## Artikel 2

### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag hebben de onderstaande uitdrukkingen de volgende betekenis, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald:

(1) „Voorschriften”: de voorschriften vervat in de Bijlagen bij dit Verdrag.

(2) „Schadelijke stof”: elke stof die, indien zij in de zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheid die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op ander rechtmatig gebruik van de zee; de term omvat elke stof die op grond van dit Verdrag aan toezicht is onderworpen.

(3) (a) „Lozen”, wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten: elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeiën, lekken, pompen, storten of ledigen;

(b) onder „lozen” wordt niet verstaan:

(i) het storten in de zin van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972; of

(ii) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijbehorende verwerking op zee van mineralen die zich in de zeebodem bevinden; of

(iii) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging.

(4) „Schip”: elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen: draagvleugelboten, luchtkussen-vaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, alsmede vaste en drijvende platforms.

(5) „Administratie”: de Regering van de Staat aan wiens gezag het schip is onderworpen. Wat betreft schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Staat te voeren, is „Administratie” de Regering van de betrokken Staat. Wat betreft vaste of drijvende platforms bestemd voor de exploratie en exploitatie van de aan de kust grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan, waarover de kuststaat soevereine rechten uitoefent ten behoeve van de exploratie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen, is de „Administratie” de Regering van de betrokken kuststaat.

(6) „Voorval”: een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd.

(7) „Organisatie”: de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

### Artikel 3

#### *Toepassing*

(1) Dit Verdrag is van toepassing op:

(a) schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij bij het Verdrag te voeren, en

(b) schepen die niet gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren, maar wel aan het gezag van een Partij zijn onderworpen.

(2) Niets in dit artikel mag zo worden uitgelegd dat het afbreuk doet of uitbreiding geeft aan de soevereine rechten die de Partijen krachtens internationaal recht op de aan hun kusten grenzende zeebodem en de ondergrond daarvan hebben ten behoeve van de exploratie en de exploitatie van hun natuurlijke rijkdommen.

(3) Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die, tijdelijk, uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst. Elke Partij waarborgt evenwel, door het nemen van passende maatregelen die de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van dergelijke schepen in haar eigendom of beheer niet aantasten, dat dergelijke schepen, voor zover redelijk en uitvoerbaar, opereren in overeenstemming met dit Verdrag.

## Artikel 4

*Overtreding*

(1) Elke overtreding van de bepalingen van dit Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van de Administratie van het betrokken schip, ongeacht waar de overtreding zich voordoet. Indien de Administratie van een dergelijke overtreding op de hoogte is gesteld en ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolging in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, neemt zij ten spoedigste dergelijke stappen overeenkomstig haar wetgeving.

(2) Elke overtreding van de bepalingen van dit Verdrag binnen de rechtsmacht van een Partij bij het Verdrag wordt verboden en strafbaar gesteld krachtens de wetgeving van die Partij. Wanneer zich een dergelijke overtreding voordoet,

(a) stelt de betrokken Partij een rechtsvervolging in krachtens de eigen wet, ofwel

(b) verschaft de betrokken Partij de Administratie van het schip de inlichtingen en het bewijsmateriaal waarover zij beschikt, om aan te tonen dat zich een overtreding heeft voorgedaan.

(3) In gevallen waarin de inlichtingen of het bewijsmateriaal met betrekking tot enige schending van dit Verdrag door een schip, worden verschaft aan de Administratie van dat schip, stelt de Administratie de Partij die de inlichtingen of het bewijsmateriaal heeft verschaft, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.

(4) De ingevolge dit artikel krachtens de wetten van een Partij vastgestelde straffen dienen streng genoeg te zijn om schending van dit Verdrag tegen te gaan; zij dienen even streng te zijn, ongeacht het gebied waar de schending zich voordoet.

## Artikel 5

*Certificaten en bijzondere regels voor de inspectie van schepen*

(1) Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel wordt een certificaat, afgegeven op gezag van een Partij bij het Verdrag in overeenstemming met de bepalingen van de Voorschriften, door de overige Partijen aanvaard en voor alle doeleinden van dit Verdrag beschouwd als gelijkwaardig aan een door hen afgegeven certificaat.

(2) Een schip dat krachtens de bepalingen van de Voorschriften een dergelijk certificaat moet bezitten, is, wanneer het zich in de haven of op een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van een Partij bevindt, onderworpen aan inspectie door terzake be-

voegde ambtenaren van die Partij. Een dergelijke inspectie dient beperkt te blijven tot het nagaan of zich een geldig certificaat aan boord bevindt, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen, dat de staat van het schip of van zijn uitrusting niet wezenlijk overeenstemt met de gegevens van dat certificaat. In dat geval, of indien het schip geen geldig certificaat aan boord heeft, zal de inspecterende Partij de noodzakelijke maatregelen nemen teneinde te verzekeren dat het schip niet uitvaart totdat het in staat is zee te kiezen zonder een buitensporige bedreiging te vormen voor het mariene milieu. De betrokken Partij kan echter een dergelijk schip toestemming geven de haven of de laad- of losplaats buitengaats te verlaten om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen.

(3) Indien een Partij een buitenlands schip de toegang tot een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht ontzegt, dan wel maatregelen tegen een dergelijk schip neemt omdat het niet voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag, geeft die Partij daarvan onverwijld kennis aan de consul of de diplomatieke vertegenwoordiger van de Partij waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren of, zo dit niet mogelijk is, aan de Administratie van het betrokken schip. Alvorens de toegang te ontzeggen of dergelijke stappen te ondernemen, kan de Partij verzoeken om overleg met de Administratie van het betrokken schip.

De Administratie wordt ook ingelicht indien een schip geen geldig certificaat overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften aan boord heeft.

(4) Ten aanzien van de schepen van Staten die geen Partij zijn bij het Verdrag passen de Partijen de bepalingen van dit Verdrag toe, voor zover nodig is om te verzekeren dat dergelijke schepen geen gunstiger behandeling krijgen.

## Artikel 6

### *Opsporing van overtredingen en handhaving van de bepalingen van het Verdrag*

(1) De Partijen bij het Verdrag werken samen bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag, daarbij gebruik makend van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en het verzamelen van bewijsmateriaal.

(2) Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is kan in elke haven of op elke laad- en losplaats buitengaats van een Partij worden onderworpen aan inspectie door ambtenaren die door die Partij zijn aangesteld of gemachtigd om na te gaan of het betrokken schip schadelijke stoffen heeft geloosd in strijd met de bepalingen van de Voorschriften. Indien bij de inspectie schending van het Verdrag blijkt,

wordt de Administratie een rapport toegezonden met het oog op het nemen van passende maatregelen.

(3) Alle Partijen verschaffen de Administratie het bewijsmateriaal, indien voorhanden, dat het schip in strijd met de bepalingen van de Voorschriften schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten heeft geloosd.

Indien mogelijk stelt het bevoegde gezag van de betrokken Partij de gezagvoerder van het schip in kennis van de beweerde overtreding.

(4) Na ontvangst van dergelijk bewijsmateriaal stelt de Administratie een onderzoek in, waarbij de andere Partij kan worden verzocht om aanvullend of beter bewijsmateriaal te leveren met betrekking tot de beweerde overtreding. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolgning in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, stelt zij ten spoedigste een dergelijke rechtsvervolgning in overeenkomstig de eigen wetgeving. De Administratie stelt de Partij die de beweerde overtreding heeft gerapporteerd, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.

(5) Een Partij kan tevens een schip waarop dit Verdrag van toepassing is inspecteren wanneer dit een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek tot het instellen van een onderzoek van enige Partij is ontvangen, te zamen met voldoende bewijsmateriaal dat het schip ergens schadelijke stoffen, of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, heeft geloosd. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die heeft verzocht dit onderzoek in te stellen en aan de Administratie, opdat krachtens de bepalingen van dit Verdrag de juiste stappen kunnen worden genomen.

## Artikel 7

### *Onnodig oponthoud van schepen*

(1) Al het mogelijke wordt gedaan om te vermijden dat een schip door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

(2) Indien, door de toepassing van de artikelen 4, 5 of 6 van dit Verdrag, een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd, is het gerechtigd aanspraak te maken op vergoeding van enig geleden verlies of schade.

## Artikel 8

### *Melding van voorvallen met schadelijke stoffen*

(1) Een voorval wordt onverwijld en zo uitgebreid mogelijk gemeld overeenkomstig de bepalingen van Protocol I bij dit Verdrag.

## (2) Elke Partij bij het Verdrag dient:

(a) alle noodzakelijke regelingen te treffen zodat een ter zake kundig ambtenaar of orgaan alle meldingen omtrent voorvallen ontvangt en verwerkt; en

(b) de Organisatie in kennis te stellen van de volledige bijzonderheden van dergelijke regelingen, ter verspreiding onder de andere Partijen en Lid-Staten van de Organisatie.

(3) Wanneer een Partij een melding ontvangt krachtens de bepalingen van dit artikel, zendt zij deze melding onverwijld door aan:

(a) de Administratie van het betrokken schip; en

(b) elke andere Staat die erbij betrokken kan zijn.

(4) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe, aan haar inspectievaartuigen en -vliegtuigen, alsmede aan andere hiertoe geëigende diensten instructies uit te vaardigen, om aan haar bevoegde instanties elk voorval te melden als bedoeld in Protocol I bij dit Verdrag. Indien zij daartoe aanleiding ziet, brengt deze Partij dienovereenkomstig verslag uit aan de Organisatie, alsmede aan elke andere betrokken Partij.

## Artikel 9

*Andere Verdragen en Uitlegging*

(1) Na inwerkingtreding vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, zoals gewijzigd, ten aanzien van de Partijen bij laatstgenoemd Verdrag.

(2) Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan de codificatie en de ontwikkeling van het zeerecht door de Conferentie van de Verenigde Naties over het Zeerecht, bijeengeroepen ingevolge Resolutie 2750 C(XXV) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, noch aan de huidige en toekomstige aanspraken en juridische opvattingen van enige Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlaggestaten.

(3) De term „rechtsmacht” wordt in dit Verdrag uitgelegd in overeenstemming met het internationaal recht, geldend ten tijde van toepassing of uitlegging van dit Verdrag.

## Artikel 10

*Beslechting van geschillen*

Elk geschil tussen twee of meer Partijen bij het Verdrag over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat niet door onderhandeling tussen de betrokken Partijen kan worden beslecht, wordt, tenzij de



Partijen anders beslissen, op verzoek van een der Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht overeenkomstig het bepaalde in Protocol II bij dit Verdrag.

## Artikel 11

### *Verstrekken van inlichtingen*

(1) De Partijen bij het Verdrag verbinden zich tot het mededelen aan de Organisatie van:

(a) de teksten van wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften, alsmede andere akten, uitgevaardigd met betrekking tot de verschillende aangelegenheden binnen de werkingsfeer van dit Verdrag;

(b) een lijst van niet-gouvernementele organen die gemachtigd zijn namens de Partij op te treden in aangelegenheden verband houdende met het ontwerp, de bouw en de uitrusting van schepen die schadelijke stoffen vervoeren, overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften;

(c) een voldoende aantal voorbeelden van de certificaten door hen uitgegeven krachtens de bepalingen van de Voorschriften;

(d) een lijst van ontvangstinstallaties met aanduiding van hun ligging, capaciteiten en beschikbare faciliteiten, alsmede van andere gegevens;

(e) officiële rapporten, of samenvattingen daarvan, voor zover daarin de resultaten van de toepassing van dit Verdrag zijn weergegeven; en

(f) een statistisch jaaroverzicht, in een door de Organisatie vastgestelde standaardvorm, van wegens overtreding van Voorschriften van dit Verdrag opgelegde straffen.

(2) De Organisatie stelt de Partijen in kennis van de ontvangst van alle mededelingen gedaan krachtens dit artikel en verspreidt alle haar krachtens het eerste lid, onder (b) t/m (f) van dit artikel medegedeelde gegevens onder alle Partijen.

## Artikel 12

### *Scheepsongevallen*

(1) Elke Administratie verbindt zich tot het instellen van een onderzoek naar alle ongevallen waarbij een van haar schepen betrokken is waarop de bepalingen van de Voorschriften van toepassing zijn, indien een dergelijk ongeval een zeer schadelijke invloed heeft veroorzaakt op het mariene milieu.

(2) Elke Partij bij het Verdrag verbindt zich ertoe de Organisatie gegevens te verstrekken omtrent de resultaten van een dergelijk onder-

zoek, wanneer deze Partij van mening is dat deze gegevens van nut kunnen zijn bij het vaststellen welke wijzigingen in dit Verdrag wenselijk zouden kunnen zijn.

### Artikel 13

#### *Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding*

(1) Dit Verdrag staat van 15 januari 1974 tot 31 december 1974 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna open voor toetreding. Staten kunnen Partij bij dit Verdrag worden door:

(a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetreding.

(2) Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

(3) De Secretaris-Generaal van de Organisatie geeft alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, kennis van elke ondertekening of van de nederlegging van elke nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en van de datum van deze nederlegging.

### Artikel 14

#### *Facultatieve Bijlagen*

(1) Op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag kan een Staat verklaren dat hij een of meer van de Bijlagen III, IV en V (hierna te noemen „Facultatieve Bijlagen”) dan wel al deze Bijlagen van dit Verdrag niet aanvaardt. Behoudens het bovenstaande zijn de Partijen bij het Verdrag gebonden door elke bijlage in zijn geheel.

(2) Een Staat die heeft verklaard zich niet gebonden te achten door een Facultatieve Bijlage kan te allen tijde een dergelijke Bijlage aanvaarden door nederlegging van een akte bij de Organisatie zoals bedoeld in artikel 13, tweede lid.

(3) Een Staat die een verklaring krachtens het eerste lid van dit artikel aflegt met betrekking tot een Facultatieve Bijlage en deze Bijlage niet naderhand heeft aanvaard overeenkomstig het tweede lid

van dit artikel, zal aan geen enkele verplichting onderworpen zijn noch gerechtigd zijn aanspraak te maken op voorrechten voortvloeiend uit dit Verdrag ten aanzien van aangelegenheden waarop een zodanige Bijlage betrekking heeft; ook zullen alle verwijzingen naar Partijen bij dit Verdrag niet op die Staat van toepassing zijn voor zover daarbij sprake is van aangelegenheden deze Bijlagen betreffende.

(4) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden kennis van elke verklaring krachtens dit artikel, alsmede van de ontvangst van elke akte nedergelegd overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.

## Artikel 15

### *Inwerkingtreding*

(1) Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeten te zamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, Partij bij dit Verdrag zijn geworden overeenkomstig artikel 13.

(2) Een Facultatieve Bijlage treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop aan de voorwaarden gesteld in het eerste lid van dit artikel met betrekking tot die Bijlage is voldaan.

(3) De Organisatie geeft de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden, kennis van de datum waarop het Verdrag in werking treedt en van de datum waarop een Facultatieve Bijlage in werking treedt overeenkomstig het tweede lid van dit artikel.

(4) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag of tot een Facultatieve Bijlage hebben nedergelegd, nadat aan de voorwaarden voor inwerkingtreding daarvan is voldaan, doch vóór de datum van inwerkingtreding wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag of van die Bijlage, dan wel drie maanden na de datum van nederlegging van de akte, indien deze datum later valt.

(5) Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd na de datum waarop het Verdrag of een Facultatieve Bijlage in werking is getreden, wordt het Verdrag of de Facultatieve Bijlage van kracht drie maanden na de datum waarop de akte is nedergelegd.

(6) Na de datum waarop is voldaan aan alle in artikel 16 genoemde voorwaarden om wijzigingen van dit Verdrag of van een

Facultatieve Bijlage in werking te doen treden, heeft elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op het Verdrag of de Bijlage, zoals gewijzigd.

## Artikel 16

### *Wijzigingen*

(1) Dit Verdrag kan worden gewijzigd door middel van een der in de volgende leden genoemde procedures.

(2) Wijziging na behandeling door de Organisatie:

(a) elke door een Partij bij het Verdrag voorgestelde wijziging wordt aan de Organisatie voorgelegd en ten minste zes maanden vóór de behandeling ervan door de Secretaris-Generaal verspreid onder alle Partijen;

(b) elke aldus voorgestelde en verspreide wijziging wordt door de Organisatie voor behandeling voorgelegd aan een ter zake ingestelde commissie;

(c) de Partijen bij het Verdrag zijn, ongeacht of zij lid zijn van de Organisatie, gerechtigd deel te nemen aan de behandeling door deze commissie;

(d) wijzigingen worden aangenomen bij een twee derde meerderheid van de stemmen van de Partijen bij het Verdrag die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen;

(e) indien aangenomen overeenkomstig het bepaalde onder (d), worden de wijzigingen door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag;

(f) een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard in de volgende gevallen:

- (i) een wijziging van een artikel van het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot;
- (ii) een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de procedure omschreven onder letter (f) (iii), tenzij de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding bepaalt dat de wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop deze is aanvaard door twee derde van de Partijen waarvan de koopvaardijvloten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot. Niettemin kan een Partij, op elk tijdstip vóór de inwerkingtreding van een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag, de Secretaris-Generaal van de Organisatie mededelen dat de wijziging de uitdrukkelijke goed-

keuring van de Partij behoeft alvorens voor haar in werking te treden. De Secretaris-Generaal brengt deze mededeling en de datum van ontvangst ervan ter kennis van de Partijen;

- (iii) een wijziging van een Aanhangsel van een Bijlage bij het Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard na het verstrijken van een door de terzake ingestelde commissie ten tijde van de aanvaarding van de wijziging te bepalen tijdvak, dat niet korter mag zijn dan tien maanden, tenzij binnen dat tijdvak bij de Organisatie bezwaar is aangetekend door ten minste een derde van de Partijen of door Partijen waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot; de voorwaarde, die het eerst is vervuld, wordt in aanmerking genomen;
- (iv) voor een wijziging van Protocol I bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van de Bijlagen bij het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f) (ii) of letter (f) (iii);
- (v) voor een wijziging van Protocol II bij het Verdrag gelden dezelfde procedures als voor wijzigingen van een artikel van het Verdrag, zoals bepaald onder letter (f) (i);
- (g) de wijziging wordt van kracht onder de volgende voorwaarden:
  - (i) in het geval van een wijziging van een artikel van het Verdrag, van Protocol II, van Protocol I of van een Bijlage bij het Verdrag die niet is aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de overeenkomstig de voorgaande bepalingen aanvaarde wijziging zes maanden na de datum van aanvaarding in werking voor de Partijen die hebben verklaard dat zij haar hebben aanvaard;
  - (ii) in het geval van een wijziging van Protocol I, van een aanhangsel van een Bijlage of van een Bijlage bij het Verdrag, aanvaard volgens de procedure aangegeven onder letter (f) (iii), treedt de wijziging, die wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de voorgaande voorwaarden, zes maanden na aanvaarding in werking voor alle Partijen, behalve voor die welke vóór die datum hebben verklaard dat zij haar niet aanvaarden of die overeenkomstig het gestelde onder letter (f) (ii) hebben verklaard dat hun uitdrukkelijke goedkeuring is vereist.

### (3) Wijziging door een Conferentie:

(a) Op verzoek van een Partij, daarin gesteund door ten minste een derde van de Partijen, roept de Organisatie een Conferentie van de Partijen bij het Verdrag bijeen ter behandeling van voorgestelde wijzigingen van dit Verdrag.

(b) Elke door deze Conferentie met een twee derde meerderheid van de aanwezige Partijen die hun stem uitbrengen aangenomen wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ter goedkeuring voorgelegd aan alle Partijen bij het Verdrag.

(c) Tenzij de Conferentie anders bepaalt, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en van kracht te zijn geworden overeenkomstig de procedures aangegeven in het tweede lid, onder (f) en (g).

(4) (a) In het geval van een wijziging van een Facultatieve Bijlage wordt een verwijzing in dit artikel naar een „Partij bij het Verdrag” geacht betrekking te hebben op een door die Bijlage gebonden Partij.

(b) Een Partij die heeft geweigerd een wijziging van een Bijlage te aanvaarden wordt, uitsluitend voor de toepassing van die toepassing van die wijziging, als niet-Partij beschouwd.

(5) Voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een nieuwe Bijlage gelden dezelfde procedures als voor de aanvaarding en inwerkingtreding van een wijziging van een artikel van het Verdrag.

(6) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, geldt elke wijziging van dit Verdrag volgens de bepalingen van dit artikel, die betrekking heeft op de bouw van een schip, alleen voor schepen waarvoor reeds een bouwcontract is gesloten of, indien er geen bouwcontract bestaat, waarvan de kiel reeds is gelegd op of na de datum waarop de wijziging in werking treedt.

(7) Een wijziging van een Protocol of van een Bijlage dient slechts betrekking te hebben op de inhoud van dat Protocol of die Bijlage en niet in strijd te zijn met de bepalingen van de artikelen van dit Verdrag.

(8) De Secretaris-Generaal van de Organisatie stelt alle Partijen in kennis van elke wijziging die ingevolge dit artikel in werking treedt, alsmede van de datum waarop die wijziging van kracht wordt.

(9) Elke verklaring van aanvaarding van of bezwaar tegen een wijziging ingevolge dit artikel wordt schriftelijk medegedeeld aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie. Deze brengt een dergelijke kennisgeving en de datum van ontvangst daarvan ter kennis van de Partijen bij het Verdrag.

## Artikel 17

### *Bevordering van technische samenwerking*

De Partijen bij het Verdrag bevorderen, in overleg met de Organisatie en andere internationale lichamen, met bijstand van en in samenwerking met de Uitvoerend Directeur van het Milieuprogramma van de Verenigde Naties, steun aan Partijen die om technische hulp verzoeken voor:

- (a) het opleiden van wetenschappelijk en technisch personeel;
- (b) het leveren van de nodige uitrusting en voorzieningen voor ontvangstinstallaties en controle-apparatuur;

(c) het bevorderen van andere maatregelen en voorzieningen ter voorkoming of beperking van verontreiniging van het mariene milieu door schepen, en

(d) het stimuleren van onderzoek;

bij voorkeur in de betrokken landen zelf, ter bevordering van de doelstellingen van dit Verdrag.

## Artikel 18

### *Opzegging*

(1) Dit Verdrag of een Facultatieve Bijlage kan door elke Partij bij het Verdrag te allen tijde worden opgezegd na verloop van vijf jaren te rekenen van de datum waarop het Verdrag of die Bijlage voor die Partij in werking trad.

(2) Opzegging geschiedt door een schriftelijke mededeling aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle andere Partijen in kennis stelt van een zodanige opzegging en van de datum van ontvangst daarvan, alsmede van de datum waarop de opzegging van kracht wordt.

(3) Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal van de Organisatie, dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien zulks in de kennisgeving wordt aangegeven.

## Artikel 19

### *Nederlegging en registratie*

(1) Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten welke dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toetgetreden.

(2) Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

## Artikel 20

### *Talen*

Dit Verdrag is opgesteld in een enkel exemplaar, in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er worden officiële vertalingen vervaardigd in de

Arabische, de Duitse, de Italiaanse en de Japanse taal welke worden nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, 2 november 1973.

*(Voor de ondertekeningen zie blz. 30 e.v. van Tractatenblad 1975, 147.)*

---



**Protocol I****Bepalingen inzake meldingen van voorvallen met  
schadelijke stoffen**

(overeenkomstig artikel 8 van het Verdrag)

**Artikel I***Meldingsplicht*

(1) De gezagvoerder van een schip betrokken bij een voorval als bedoeld in artikel III van dit Protocol, dan wel een ander die belast is met het bevel over het schip, meldt onverwijld en zo volledig mogelijk de bijzonderheden van een dergelijk voorval, een en ander volgens de bepalingen van dit Protocol.

(2) Indien het schip bedoeld in het eerste lid van dit artikel wordt verlaten, of indien een melding van dat schip onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, nemen de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van dat schip, dan wel hun vertegenwoordigers, zoveel mogelijk de verplichtingen van de gezagvoerder op zich krachtens de bepalingen van dit Protocol.

**Artikel II***Wijzen van melden*

(1) Elke melding wordt waar mogelijk per radio gedaan, maar in ieder geval op de snelst mogelijke wijze die beschikbaar is ten tijde van het doen van de melding. Meldingen per radio krijgen de hoogst mogelijke voorrang.

(2) Meldingen worden gericht aan de ambtenaar of het orgaan, aangegeven in artikel 8, tweede lid, onder letter (a) van het Verdrag.

**Artikel III***Wanneer te melden*

De melding wordt gedaan omtrent alle voorvallen waarbij:

(a) een lozing plaatsvindt anders dan bij dit Verdrag toegestaan;  
of

(b) een lozing plaatsvindt zoals krachtens dit Verdrag is toegestaan:

- (i) ter bescherming van de veiligheid van het schip of ter redding van mensenlevens op zee; of
- (ii) als gevolg van beschadiging van het schip of zijn uitrusting; of

(c) een lozing plaatsvindt van een schadelijke stof ter bestrijding van een bepaalde verontreiniging ten gevolge van een voorval of ter uitvoering van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek naar de bestrijding of beteugeling van verontreiniging, of

(d) de kans bestaat op een lozing als bedoeld onder de letters (a), (b) of (c) van dit artikel.

#### Artikel IV

##### *Inhoud van de melding*

(1) Elke melding bevat in het algemeen:

- (a) de identiteit van het schip;
- (b) datum en tijd van het voorval;
- (c) de geografische positie van het schip ten tijde van het voorval;
- (d) de toestand van wind en zee, heersend ten tijde van het voorval; en
- (e) ter zake dienende bijzonderheden met betrekking tot de staat van het schip.

(2) Elke melding bevat in het bijzonder:

- (a) een duidelijke aanduiding of beschrijving van de betrokken schadelijke stoffen met opgave, zo mogelijk, van de juiste technische benamingen van die stoffen (in plaats van de juiste technische benamingen mogen geen handelsbenamingen worden gebezigd);
- (b) een nauwkeurige of geschatte opgave van de hoeveelheid, de concentratie en de vermoedelijke staat van de schadelijke stoffen die geloosd zijn of vermoedelijk zullen worden geloosd;
- (c) indien van toepassing, een beschrijving van de verpakking en de kenmerken; alsmede
- (d) zo mogelijk, de naam van de verzender, van degene voor wie de goederen bestemd zijn of van de fabrikant.

(3) Elke melding dient duidelijk aan te geven of de geloosde dan wel vermoedelijk te lozen schadelijke stof olie is, dan wel een vloeibare, een vaste of een gasvormige schadelijke stof, alsmede of deze stof werd of wordt vervoerd in bulk dan wel in verpakte vorm, in vrachtcontainers, in losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer.

(4) Elke melding wordt zo nodig aangevuld met alle andere ter zake dienende gegevens die door een ontvanger van de melding worden gevraagd, of die door de opsteller van de melding dienstig worden geacht.

**Artikel V***Aanvullende melding*

Ieder die krachtens de bepalingen van dit Protocol verplicht is een melding te doen dient zo mogelijk:

(a) de oorspronkelijke melding waar nodig aan te vullen met gegevens omtrent verdere ontwikkelingen; en

(b) zo volledig mogelijk te voldoen aan verzoeken van betrokken Staten om aanvullende gegevens omtrent het voorval.

---

**Protocol II****Arbitrage**

(overeenkomstig artikel 10 van het Verdrag)

**Artikel I**

Tenzij de partijen bij het geschil anders besluiten, wordt de scheidsrechterlijke procedure gevoerd met inachtneming van de bepalingen van dit Protocol.

**Artikel II**

(1) Een scheidsgerecht wordt ingesteld op verzoek van een Partij bij het Verdrag, gericht aan een andere Partij, overeenkomstig artikel 10 van dit Verdrag. Het verzoek om een scheidsrechterlijke beslissing bevat een voordracht van de zaak en gaat vergezeld van de ter zake dienende stukken.

(2) De eisende Partij stelt de Secretaris-Generaal van de Organisatie in kennis van het feit dat zij de instelling van een scheidsgerecht heeft verzocht, van de namen van de partijen bij het geschil en van de artikelen van het Verdrag of van de Voorschriften waarvan de uitlegging of de toepassing naar haar mening het voorwerp van het geschil vormen. De Secretaris-Generaal doet deze inlichtingen aan alle Partijen toekomen.

**Artikel III**

Het scheidsgerecht bestaat uit drie leden: een scheidsman benoemd door elke partij bij het geschil en een derde scheidsman die in onderlinge overeenstemming tussen de eerstgenoemden wordt aangewezen en die het voorzitterschap van het scheidsgerecht op zich neemt.

**Artikel IV**

(1) Indien na het verstrijken van een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de benoeming van de tweede scheidsman de voorzitter van het scheidsgerecht niet is aangewezen, gaat de Secretaris-Generaal van de Organisatie op verzoek van de meest gereede partij binnen een volgende periode van zestig dagen over tot de aanwijzing; hij doet daarbij een keuze uit een tevoren door de Raad van de Organisatie opgestelde lijst van bevoegde personen.

(2) Indien binnen een termijn van zestig dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek een van de partijen het lid van het scheidsgerecht, voor wiens benoeming zij verantwoordelijk is, niet heeft benoemd, kan de andere partij de Secretaris-Generaal van de Organisatie hiervan rechtstreeks in kennis stellen. Deze wijst de voor-

zitter van het scheidsgerecht aan binnen een termijn van zestig dagen; hij kiest deze uit de lijst bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

(3) De voorzitter van het scheidsgerecht verzoekt, na te zijn aangewezen, de partij die geen scheidsman heeft benoemd, zulks te doen op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden. Indien de partij de vereiste benoeming niet verricht, verzoekt de voorzitter van het scheidsgerecht de Secretaris-Generaal van de Organisatie de aanwijzing te verrichten op de wijze en onder de voorwaarden bedoeld in het voorgaande lid.

(4) De voorzitter van het scheidsgerecht indien aangewezen met inachtneming van het bepaalde in dit artikel mag niet de nationaliteit bezitten of bezeten hebben van een van de betrokken partijen, tenzij de andere partij daarmee instemt.

(5) In geval van overlijden of in gebreke blijven van een scheidsman voor wiens benoeming een van de partijen verantwoordelijk is, benoemt die partij een vervanger binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van overlijden of in gebreke blijven. Indien deze partij de benoeming niet verricht, wordt de procedure voortgezet door de overblijvende scheidsmannen. In geval van overlijden of in gebreke blijven van de voorzitter van het scheidsgerecht wordt een vervanger aangewezen overeenkomstig het bepaalde in artikel III hierboven of, bij gebreke van overeenstemming tussen de leden van het scheidsgerecht, binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van het overlijden of in gebreke blijven, overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

#### Artikel V

Het scheidsgerecht kan kennis nemen van en beslissen over tegenvorderingen die rechtstreeks voortvloeien uit het onderwerp van geschil.

#### Artikel VI

Elke partij is verantwoordelijk voor de bezoldiging van haar scheidsman en de betaling van aanverwante kosten, alsmede voor de kosten van voorbereiding van haar eigen zaak. De kosten van bezoldiging van de voorzitter van het scheidsgerecht en alle uitgaven van algemene aard die de scheidsrechterlijke procedure met zich meebrengt worden door de Partijen gelijkelijk gedragen. Het scheidsgerecht houdt boek van alle uitgaven en verstrekt een eindafrekening.

#### Artikel VII

Elke Partij bij het Verdrag die een juridisch belang heeft bij de zaak en die door de uitspraak in dit belang kan worden getroffen, kan zich, na schriftelijke kennisgeving aan de partijen die de proce-

dure oorspronkelijk hebben aangespannen, met toestemming van het scheidsgerecht, in de procedure voegen.

### Artikel VIII

Een ingevolge de bepalingen van dit Protocol ingesteld scheidsgerecht stelt zelf zijn procedureregels vast.

### Artikel IX

(1) Beslissingen van het scheidsgerecht, zowel wat betreft de procedure en de plaats van vergadering, als wat betreft elk voorgelegd geschil worden genomen met meerderheid van stemmen; indien een van de leden van het scheidsgerecht voor wiens benoeming de partijen verantwoordelijk waren afwezig is of zich van stemming onthoudt, staat dit geen beslissing van het scheidsgerecht in de weg. Bij staking van stemmen geeft de stem van de voorzitter de doorslag.

(2) De partijen vergemakkelijken het werk van het scheidsgerecht en, overeenkomstig hun wetgeving en met gebruikmaking van alle hun ten dienste staande middelen, in het bijzonder:

(a) verschaffen zij het scheidsgerecht de nodige stukken en inlichtingen;

(b) stellen zij het scheidsgerecht in staat hun grondgebied te betreden, getuigen of deskundigen te horen en de situatie ter plaatse in ogenschouw te nemen.

(3) Afwezigheid of in gebreke zijn van een partij belemmert de voortgang van de procedure niet.

### Artikel X

(1) Het scheidsgerecht doet uitspraak binnen een termijn van vijf maanden te rekenen van zijn instelling, tenzij het besluit, indien noodzakelijk, deze termijn met niet meer dan drie maanden te verlengen. De uitspraak van het scheidsgerecht is met redenen omkleed. Zij is definitief en er staat geen beroep tegen open; de uitspraak wordt aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie medegedeeld. De partijen voldoen onverwijld aan de uitspraak.

(2) Alle geschillen die zich tussen de partijen kunnen voordoen ten aanzien van de uitlegging of uitvoering van de uitspraak, kunnen door de meest gereede partij worden voorgelegd aan het scheidsgerecht dat de uitspraak heeft gedaan of, indien dit niet beschikbaar is, aan een ander voor dit doel ingesteld scheidsgerecht, dat is ingesteld op dezelfde wijze als het eerste scheidsgerecht.

---

**Bijlage I****Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie**

## HOOFDSTUK I

## ALGEMEEN

## Voorschrift 1

*Omschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „olie” verstaan minerale olie in elke vorm, daar- onder begrepen ruwe olie, stookolie, oliehoudend slijk, olieafval en geraffineerde produkten (anders dan petrochemische produkten die vallen onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag) en, zonder de algemeenheid van het bovenstaande te beperken, de stoffen ge- noemd in Aanhangsel I van deze Bijlage;

(2) wordt onder „oliehoudend mengsel” verstaan een mengsel dat olie bevat in elk gehalte;

(3) wordt onder „brandstofolie” verstaan elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpwerktuigen van het schip dat die olie aan boord heeft;

(4) wordt onder „olietankschip” verstaan een schip dat in de eer- ste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietank- schip, en elk „chemicaliëntankschip” zoals omschreven in Bijlage II van dit Verdrag, indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;

(5) wordt onder „combinatietankschip” verstaan een schip inge- richt voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen;

(6) wordt onder „nieuw schip” verstaan een schip:

(a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst na 31 december 1975; of

(b) waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 30 juni 1976; of

(c) dat na 31 december 1979 wordt opgeleverd; of

(d) dat een belangrijke verbouwing heeft ondergaan:

(i) waarvoor het contract is geplaatst na 31 december 1975; of

(ii) waarvoor bij het ontbreken van een contract de verbouwing na 30 juni 1976 is begonnen; of

(iii) die na 31 december 1979 is voltooid;

(7) wordt onder „bestaand schip” verstaan een ander dan een nieuw schip;

(8) wordt onder „belangrijke verbouwing” verstaan de verbouwing van een bestaand schip:

(a) welke de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate wijzigt; of

(b) welke het type van het schip wijzigt; of

(c) welke naar het oordeel van de Administratie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip; of

(d) welke anderszins het schip zodanig verandert, dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan die bepalingen van dit Verdrag, waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen;

(9) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

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

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

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

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

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

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

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

vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte”;

(10) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging



van de zee door olie wordt vereist. Onder deze bijzondere gebieden worden begrepen de gebieden genoemd in Voorschrift 10 van deze Bijlage;

(11) wordt onder „hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen” verstaan de totale hoeveelheid van de op elk moment geloosde olie, uitgedrukt in liters per uur, gedeeld door de snelheid van het schip in knopen op hetzelfde moment;

(12) wordt onder „tank” verstaan een omsloten ruimte gevormd door de permanente scheepsconstructie, en ontworpen voor het vervoer van vloeistoffen in bulk;

(13) wordt onder „zijtank” verstaan een tank grenzend aan de huidbeplating van het schip;

(14) wordt onder „middentank” verstaan een tank binnen de wanden van een langsschot;

(15) wordt onder „sloptank” verstaan een tank speciaal ontworpen voor het opvangen van aftap- en waswater uit de tanks en andere oliehoudende mengsels;

(16) wordt onder „schone ballast” verstaan de ballast in een tank die, sinds er voor de laatste maal olie in werd vervoerd, zodanig is gereinigd dat vloeistof daaruit afkomstig, indien geloosd uit een schip dat stilligt, in schoon rustig water op een heldere dag, geen zichtbare sporen van olie zou achterlaten op het wateroppervlak of op aangrenzende kusten, of oliehoudend slijk of emulsie zou achterlaten onder het wateroppervlak of op de aangrenzende kusten. Ingeval deze ballast wordt geloosd via een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor het lozen van olie, is de aanwijzing gebaseerd op een dergelijk systeem, dat het oliegehalte van de vloeistof niet hoger lag dan 15 eenheden per miljoen, bepalend voor het feit dat de ballast schoon was, ongeacht de aanwezigheid van zichtbare sporen;

(17) wordt onder „gescheiden ballast” verstaan het ballastwater dat wordt ingenomen in een tank die volledig is gescheiden van de olielading en van het brandstofoliesysteem en die permanent wordt bestemd voor het vervoer van ballast of voor het vervoer van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke stoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de Bijlagen van dit Verdrag;

(18) wordt onder „lengte”(L) verstaan 96% van de lengte van de lastlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorstevan tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte wordt

gemeten evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen. De lengte (L) wordt gemeten in meters;

(19) worden onder „de voorloodlijn en de achterloodlijn” verstaan de loodlijnen op het voorste en achterste punt van de lengte (L). De voorloodlijn moet getrokken worden door het snijpunt van de lastlijn met de voorzijde van de voorstevan op de waterlijn waarop de lengte wordt gemeten;

(20) is „midscheeps” gelegen op het midden van de lengte (L);

(21) is de „breedte”(B) de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal. De breedte(B) wordt gemeten in meters;

(22) is „draagvermogen”(DWT): het verschil in metrieke tonnen tussen het deplacement van een schip in water met een soortelijk gewicht van 1,025 op de lastlijn, overeenkomstig het toegewezen zomervrijboard, en het ledig gewicht van het schip;

(23) is „ledig gewicht”: het deplacement van een schip in metrieke tonnen, zonder lading, brandstofolie, smeerolie, ballastwater, drinkwater en ketelvoedingwater in tanks, verbruiksgoederen, passagiers en hun goederen;

(24) is de „permeabiliteit” van een ruimte: de verhouding tussen het volume binnen die ruimte dat wordt geacht door water te worden ingenomen en het totale volume van die ruimte;

(25) worden „inhouden” en „oppervlakken” in een schip in alle gevallen berekend tot buitenkant spanten en verstijvingen.

## Voorschrift 2

### *Toepassing*

(1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen.

(2) Voor andere schepen dan olietankschepen die zijn uitgerust met laadruimten, gebouwd en gebruikt voor het vervoer van olie in bulk, met een totaal laadvermogen van 200 m<sup>3</sup> of meer, gelden de bepalingen van de Voorschriften 9, 10, 14, 15 (1), (2) en (3), 18, 20 en 24 (4) van deze Bijlage voor olietankschepen ook voor de constructie en het gebruik van die laadruimten, behalve dat, ingeval het totale laadvermogen minder is dan 1000 m<sup>3</sup>, de bepalingen van Voorschrift 15 (4) kunnen worden toegepast in plaats van die van Voorschrift 15 (1), (2) en (3).

(3) Ingeval een lading die valt onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag wordt vervoerd in een laadruimte van een olietank-

schip, zijn de betreffende voorschriften van Bijlage II van dit Verdrag ook van toepassing.

(4) (a) Draagvleugelboten en luchtkussenvaartuigen en andere nieuwe typen vaartuigen (nabij de oppervlakte drijvende vaartuigen, onderwatervaartuigen, enz.) waarop, gezien hun constructie, de toepassing van de bepalingen van de Hoofdstukken II en III van deze Bijlage met betrekking tot constructie en uitrusting onredelijk of onuitvoerbaar zou zijn, kunnen door de Administratie van de toepassing van deze bepalingen worden vrijgesteld, mits de constructie en de uitrusting van het schip gelijkwaardige bescherming bieden tegen verontreiniging door olie, zulks gelet op de dienstverlening waarvoor het is bestemd.

(b) De bijzonderheden betreffende een dergelijke door de Administratie verleende vrijstelling worden vermeld in het Certificaat als bedoeld in Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(c) De Administratie die een dergelijke vrijstelling verleent, stelt de Organisatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen negentig dagen na de verlening, in kennis van de bijzonderheden daarvan alsmede van de redenen daarvoor; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

### Voorschrift 3

#### *Gelijkwaardige voorzieningen*

(1) De Administratie mag het aanbrengen van alle andere installaties, materialen, middelen of toestellen in een schip toestaan, dan die welke in deze Bijlage worden voorgeschreven, mits dergelijke installaties, materialen, middelen of toestellen ten minste even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage worden vereist. Deze bevoegdheid van de Administratie strekt zich niet uit tot de vervanging van operationele werkwijzen ter uitvoering van de controle op het lozen van olie, als gelijkwaardig aan die soort vormen van ontwerp en constructie als voorgeschreven in deze Bijlage.

(2) De Administratie die het aanbrengen toestaat van andere installaties, materialen, middelen en toestellen dan die welke in deze Bijlage zijn voorgeschreven, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij het Verdrag, ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

### Voorschrift 4

#### *Onderzoeken*

(1) Alle olietankschepen met een bruto-inhoud van 150 ton en

meer, alsmede alle andere schepen met een bruto-inhoud van 400 ton en meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

(a) een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 5 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit onderzoek dient een volledig onderzoek te omvatten van de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal van het schip, voor zover het schip valt onder deze Bijlage. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage;

(b) periodieke onderzoeken die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal van het schip ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt verlengd zoals bepaald in Voorschrift 8(3) of (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van de periodieke onderzoeken dienovereenkomstig worden verlengd;

(c) tussentijdse onderzoeken met door de Administratie vast te stellen tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan dertig maanden, en die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen, met inbegrip van de systemen voor het bewaken en regelen van het lozen van olie, de olieafscheider en de oliefiltersystemen, ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage en in goede bedrijfsklare staat verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973), afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(2) De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid (1) van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

(3) Onderzoeken van het schip aangaande de toepassing van de voorschriften van deze Bijlage dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter de onderzoeken toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties.

In alle gevallen waarborgt de betrokken Administratie de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

(4) Na de voltooiing van elk onderzoek van het schip krachtens dit Voorschrift mag zonder toestemming van de Administratie geen

wijziging van betekenis worden aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of materialen, waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installaties.

#### Voorschrift 5

##### *Afgifte van het Certificaat*

(1) Na onderzoek overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 4 van deze Bijlage wordt een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven aan elk olietankschip met een bruto inhoud van 150 ton en meer en aan elk ander schip met een bruto inhoud van 400 ton en meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgegeven. Op bestaande schepen wordt deze bepaling van toepassing twaalf maanden na de inwerking-treding van dit Verdrag.

(2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar gemachtigde personen of organisaties. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat op zich.

#### Voorschrift 6

##### *Afgifte van het Certificaat door de Regering van een ander land*

(1) De Regering van een land dat Partij is bij het Verdrag kan een schip op verzoek van de Administratie aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien deze ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgeven of machtigen tot afgifte aan het schip, overeenkomstig deze Bijlage.

(2) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

(3) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en op dezelfde wijze worden erkend als het Certificaat dat is afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(4) Er wordt geen Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) afgegeven aan een schip dat ge-

rechtig is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij het Verdrag.

### Voorschrift 7

#### *Vorm van het Certificaat*

Het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, naar het model opgenomen in Aanhangsel II van deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

### Voorschrift 8

#### *Geldigheidsduur van het Certificaat*

(1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met uitzondering van het bepaalde onder lid (2), (3) en (4) van dit Voorschrift.

(2) Indien een schip zich, op het tijdstip waarop de geldigheid van het Certificaat afloopt, niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij het Verdrag wier vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter alleen worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis te voltooien naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt zulks te doen.

(3) Geen enkel Certificaat mag op deze wijze langer dan vijf maanden worden verlengd; een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.

(4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.

(5) Een Certificaat verliest zijn geldigheid indien zonder toestemming van de Administratie belangrijke wijzigingen zijn aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, zoals vereist, tenzij het gaat om onmiddellijke vervanging van derge-

lijke uitrusting of installaties, of indien tussentijdse onderzoeken zoals vastgesteld door de Administratie krachtens Voorschrift 4 (1) (c) van deze Bijlage niet worden verricht.

(6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar gelang welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overgang stelt de Regering van de Partij, welks vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overgang bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

## HOOFDSTUK II

### BEPALINGEN VOOR DE BEDRIJFSVOERING AAN BOORD TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING

#### Voorschrift 9

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

(1) Onverlet de bepalingen van de Voorschriften 10 en 11 van deze Bijlage, en onder (2) van dit Voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

- (a) door een olietankschip, behalve zoals bepaald onder (b):
  - (i) het tankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
  - (ii) het tankschip bevindt zich meer dan 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
  - (iii) het tankschip vervolgt zijn vaarroute;
  - (iv) de hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen bedraagt niet meer dan 60 liter per zeemijl;
  - (v) de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor bestaande tankschepen niet meer dan 1/15.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte en voor nieuwe tankschepen niet meer dan 1/30.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte, en

- (vi) het tankschip werkt, behalve zoals bepaald in Voorschrift 15 (5) en (6) van deze Bijlage, met een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing en een sloptank-installatie zoals vereist in Voorschrift 15 van deze Bijlage;
- (b) door een schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton of meer en door een olietankschip vanuit de vullings van de machineruimten (met uitzondering van de vullings van de ladingpompkamers), tenzij de vloeistof is vermengd met residu van de olielading:
- (i) het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
  - (ii) het schip bevindt zich meer dan 12 zeemijlen van het dichtst-bijzijnde land;
  - (iii) het schip vervolgt zijn vaarroute;
  - (iv) de geloosde vloeistof bevat minder dan 100 eenheden olie per miljoen eenheden geloosde vloeistof; en
  - (v) het schip werkt met een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing, een systeem voor de afscheiding van olie en water, een olie-filtersysteem of een andere inrichting zoals vereist in Voorschrift 16 van deze Bijlage.

(2) Bij een schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van minder dan 400 ton, buiten het bijzondere gebied, draagt de Administratie er zorg voor dat dit is uitgerust, voor zover praktisch uitvoerbaar en redelijk, met installaties voor het aan boord opslaan van olieresidu en de afgifte daarvan aan ontvangstinrichtingen of lozing in zee overeenkomstig het gestelde in lid (1), letter b, van dit Voorschrift.

(3) Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip, of in het kielzog van dat schip, dienen de Regeringen van Partijen bij het Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijze in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten, om na te gaan of de bepalingen van dit Voorschrift of van Voorschrift 10 van deze Bijlage zijn overtreden. Bij het onderzoek zal in het bijzonder worden betrokken de toestand van wind en zee, de gevolgde koers en de snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.

(4) De bepalingen onder (1) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone ballast of van gescheiden ballast. De bepalingen onder (1) (b) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van oliehoudende mengsels die, zonder verdunning, niet meer dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel bevatten.

(5) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor



het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen welke worden aangewend om de in dit Voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

(6) Het olieresidu dat niet in zee kan worden geloosd volgens de bepalingen onder (1), (2) en (4) van dit Voorschrift dient aan boord te worden gehouden of in ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

### Voorschrift 10

#### *Methoden ter voorkoming van verontreiniging door olie door in bedrijf zijnde schepen binnen bijzondere gebieden*

(1) Voor de toepassing van deze Bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf, die als volgt worden omschreven:

(a) Onder het gebied van de Middellandse Zee wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de Golven en Zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van  $41^{\circ}$  noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van  $5^{\circ}36'$  westerlengte.

(b) Onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op  $57^{\circ}44'.8$  noorderbreedte.

(c) Onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van  $41^{\circ}$  noorderbreedte.

(d) Onder het gebied van de Rode Zee wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane ( $12^{\circ}8'.5$  noorderbreedte,  $43^{\circ}19'.6$  oosterlengte) en Hasn Murad ( $12^{\circ}40'.4$  noorderbreedte,  $43^{\circ}30'.2$  oosterlengte).

(e) Onder het gebied van de Perzische Golf wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd ( $22^{\circ}30'$  noorderbreedte,  $59^{\circ}48'$  oosterlengte) en Ras al Fasteh ( $25^{\circ}04'$  noorderbreedte,  $61^{\circ}25'$  oosterlengte).

(2) (a) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 11 van deze Bijlage is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door elk olietankschip en door elk schip, geen olietankschip zijnde met een bruto tonnage van 400 ton en meer, wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden.

(b) Deze schepen dienen, wanneer zij zich in een bijzonder gebied bevinden, alle aftapolie, oliehoudend slijk, vuil ballast- en tankwas-

water aan boord te houden en deze slechts aan ontvangstinrichtingen af te geven.

(3) (a) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 11 van deze Bijlage is elke lozing in zee verboden van olie of oliehoudende mengsels door schepen geen olietankschepen zijnde met een bruto tonnage van minder dan 400 ton, wanneer zij zich in een bijzonder gebied bevinden, behalve indien de geloosde onverdunde vloeistof niet meer dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel bevat, ofwel indien wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

- (i) het schip vervolgt zijn vaaroute;
- (ii) het oliegehalte van de geloosde vloeistof bedraagt minder dan 100 eenheden olie per miljoen eenheden oliehoudend mengsel: en
- (iii) de lozing geschiedt zover mogelijk van het land verwijderd, maar in geen geval binnen een afstand van 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

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

(c) De olieresiduen die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen onder (a) van dit lid dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

(4) De bepalingen van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden ballast.

(5) Niets in dit Voorschrift verbiedt een schip, dat slechts tijdens een gedeelte van zijn reis in een bijzonder gebied vaart, buiten dat gebied te lozen overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage.

(6) Wanneer er zichtbare sporen van olie worden waargenomen op of onder het wateroppervlak in de onmiddellijke nabijheid van een schip of in het kielzog van dat schip dienen de Regeringen van Partijen bij het Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijze in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten ter zake om na te gaan of de bepalingen van dit Voorschrift of van Voorschrift 9 van deze Bijlage zijn overtreden. Bij het onderzoek zal in het bijzonder worden betrokken: de toestand van wind en zee, de gevolgde koers en de snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.

(7) Ontvangstinrichtingen in bijzondere gebieden:

(a) de gebieden van de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en de Oostzee:

- (i) De Regering van elke Partij bij het Verdrag wier kustlijn grenst aan een van de bijzondere gebieden draagt daartoe zorg, dat uiterlijk op 1 januari 1977 alle olielaadplaatsen en reparatiehavens in het bijzondere gebied zijn voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van alle vuile ballast en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien zullen alle havens binnen het bijzondere gebied worden voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen van andere residuen en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben toereikend om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.
- (ii) De Regering van elke Partij onder wier rechtsmacht ondiepe toegangen tot scheepvaartroutes vallen, welke een vermindering van diepgang door middel van het lozen van ballast zouden vereisen, draagt zorg voor de voorziening in de inrichtingen bedoeld onder (a) (i) van dit lid, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.
- (iii) Gedurende de periode die verloopt tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag (indien eerder dan 1 januari 1977) en 1 januari 1977, zullen schepen die in de bijzondere gebieden varen zich houden aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage. De Regeringen van Partijen wier kustlijn grenst aan een van de bijzondere gebieden bedoeld onder (a) van dit lid kunnen echter een datum vaststellen, eerder dan 1 januari 1977 doch later dan de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van de betrokken bijzondere gebieden van kracht zullen worden:
- (1) indien alle vereiste ontvangstinrichtingen op de aldus vastgestelde datum beschikbaar zijn;
  - en
  - (2) mits de betrokken Partijen de Organisatie ten minste zes maanden van tevoren in kennis stellen van de aldus vastgestelde datum, dit ter mededeling aan andere Partijen.
- (iv) Na 1 januari 1977, dan wel na de datum vastgesteld overeenkomstig het bepaalde onder (a) (iii) van dit lid indien deze datum eerder valt, stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Verdragsluitende Regeringen.
- (b) de gebieden van de Rode Zee en de Perzische Golf:
- (i) De Regering van elke Partij wier kustlijn grenst aan de bijzondere gebieden draagt er zorg voor dat zo spoedig moge-

lijk alle olielaadplaatsen en reparatiehavens binnen deze bijzondere gebieden zijn voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van alle vuile ballast en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien zullen alle havens binnen het bijzondere gebied worden voorzien van inrichtingen, toereikend voor het ontvangen van andere residuen en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben toereikend om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.

- (ii) De Regering van elke Partij onder wier rechtsmacht ondiepe toegangen tot scheepvaartroutes vallen welke een vermindering van diepgang door middel van het lozen van ballast zouden vereisen, draagt zorg voor de voorziening in inrichtingen bedoeld onder (b) (i) van dit lid, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.
- (iii) Elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen getroffen ingevolge de bepalingen onder (b) (i) en (ii) van dit lid. Na ontvangst van voldoende mededelingen stelt de Organisatie een datum vast waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van het betrokken gebied in werking treden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van te voren in kennis van de aldus vastgestelde datum.
- (iv) Gedurende de periode die verloopt tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de aldus vastgestelde datum houden schepen die in de bijzondere gebieden varen zich aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage.
- (v) Na deze datum houden ook olietankschepen, die lading innemen in havens in deze bijzondere gebieden waar de genoemde inrichtingen nog niet beschikbaar zijn, zich volledig aan de bepalingen van dit Voorschrift. Olietankschepen die deze bijzondere gebieden binnenvaren om lading in te nemen, doen echter al het mogelijke om het gebied binnen te varen met uitsluitend schone ballast aan boord.
- (vi) Na de datum van inwerkingtreding van de bepalingen voor het betrokken bijzondere gebied stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.
- (vii) Per 1 januari 1977, of een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag indien deze datum later valt, dient ten minste in de ontvangstinrichtingen als bedoeld in Voorschrift 12 van deze bijlage te zijn voorzien.

## Voorschrift 11

*Uitzonderingen*

De Voorschriften 9 en 10 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

- (a) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden; of
- (b) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:
  - (i) mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
  - (ii) uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, of wel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of
- (c) het lozen in zee van oliehoudende stoffen met toestemming van de Administratie, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden ten einde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsmacht men zich voorneemt de lozing te doen plaatsvinden.

## Voorschrift 12

*Ontvangstinrichtingen*

(1) Onverlet het bepaalde in Voorschrift 10 van deze Bijlage verbindt de Regering van elke Partij zich ertoe de aanleg te verzekeren van inrichtingen bij olielaadplaatsen, in reparatiehavens, alsmede in andere havens waar schepen olieresiduen moeten lozen, bestemd voor de ontvangst van die residuen en oliehoudende mengsels welke achterblijven voor afgifte door olietankschepen en andere schepen en toereikend om te voldoen aan de behoefte van de schepen die er gebruik van maken, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken.

(2) De ontvangstinrichtingen zoals bedoeld in lid (1) van dit Voorschrift dienen te worden aangelegd in:

(a) alle havens en plaatsen waar ruwe olie in olietankschepen wordt geladen, wanneer deze tankschepen onmiddellijk voor hun aankomst een reis in ballast hebben gemaakt van niet langer dan 72 uren of niet meer dan 1200 zeemijlen;

(b) alle havens en plaatsen waar olie, geen ruwe olie zijnde, in

bulk wordt geladen met een gemiddelde hoeveelheid van meer dan 1000 metrieke tonnen per dag;

(c) alle havens waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het schoonmaken van tanks gevestigd zijn;

(d) alle havens en laad- en losplaatsen waar schepen worden behandeld die zijn voorzien van de tank(s) voor oliehoudend slik zoals vereist krachtens Voorschrift 17 van deze Bijlage;

(e) alle havens, ten behoeve van de ontvangst van oliehoudend lenswater en overige residuen, waarvan de lozing overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage niet mogelijk is; en

(f) alle laadhavens voor stortladingen ten behoeve van de ontvangst van residuen uit combinatietankschepen, waarvan de lozing overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage niet mogelijk is.

(3) Voor de capaciteit ten aanzien van de ontvangstinrichtingen is het volgende bepalend:

(a) Laadplaatsen voor ruwe olie dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels waarvan de lozing niet mogelijk is overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, door alle olietankschepen op reizen zoals beschreven in lid (2) (a) van dit Voorschrift.

(b) De laadhavens en laadplaatsen bedoeld in lid (2) (b) van dit Voorschrift dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels waarvan de lozing niet mogelijk is overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, door olietankschepen die andere olie dan ruwe olie in bulk laden.

(c) Alle havens, waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het schoonmaken van tanks gevestigd zijn, dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van alle residuen en oliehoudende mengsels die zich aan boord bevinden voor afgifte door schepen voordat zij bij deze werven of inrichtingen aankomen.

(d) Alle inrichtingen die ingevolge lid (2) (d) van dit Voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van alle residuen, die overeenkomstig Voorschrift 17 van deze Bijlage aan boord zijn gehouden van alle schepen die redelijkerwijze kunnen worden geacht deze havens en laad- of losplaatsen aan te doen.

(e) Alle inrichtingen die ingevolge dit Voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van oliehoudend lenswater en andere residuen die niet kunnen worden geloosd overeenkomstig Voorschrift 9 van deze Bijlage.

(f) De inrichtingen die in laadhavens voor stortladingen zijn aan-gelegd, dienen naar behoren te worden afgestemd op de speciale problemen van combinatietankschepen.

(4) De ontvangstinrichtingen, voorgeschreven in lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift, dienen uiterlijk een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, of op 1 januari 1977, al naar gelang welke datum later valt, beschikbaar gesteld te worden.

(5) Elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen, waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht, als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.

### Voorschrift 13

#### *Olietankschepen met gescheiden-ballasttanks*

(1) Elk nieuw olietankschip met een draagvermogen van 70.000 ton en meer dient te worden voorzien van gescheiden-ballasttanks en moet voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift.

(2) De capaciteit van de gescheiden-ballasttanks dient zodanig te worden bepaald, dat een veilige bedrijfsvoering van het schip op ballastreizen mogelijk is, zonder gebruik te moeten maken van olietanks voor ballastwater, behalve zoals bepaald in lid (3) van dit Voorschrift. In alle gevallen dient de capaciteit van de gescheiden-ballasttanks echter ten minste zodanig te zijn, dat in elke ballasttoestand op elk deel van de reis, met inbegrip van de toestand van ledig gewicht plus uitsluitend gescheiden-ballast de diepgang en langshelling van het schip aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

(a) de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (md) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan:  $md = 2,0 + 0,02 L$ ;

(b) de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met de loodlijn bepaald door de midscheepse diepgang (md) zoals aangegeven onder (a) van dit lid, alsmede met de langshelling bij stuurlast van niet meer dan 0,015 L; en

(c) de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan die, welke noodzakelijk is voor volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).

(3) Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd, behalve in dermate zware weersomstandigheden dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in olietanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voor-

schrift 9 en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, waarvan aantekening gehouden dient te worden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

(4) Elk olietankschip, dat niet behoeft te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks overeenkomstig lid (1) van dit Voorschrift, kan echter als gescheiden-ballasttankschip worden aangemerkt mits het, in geval van een olietankschip met een lengte van 150 meter en meer, volledig voldoet aan de vereisten van lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift en in geval van een olietankschip met een lengte van minder dan 150 meter, de gescheiden-ballasttoestand naar genoegen is van de Administratie.

#### Voorschrift 14

##### *Gescheiden houden van brandstofolie en waterballast*

(1) Behalve zoals bepaald in lid (2) van dit Voorschrift, dient aan boord van nieuwe schepen anders dan olietankschepen, met een bruto tonnage van 4000 ton en meer en aan boord van nieuwe olietankschepen met een bruto tonnage van 150 ton en meer, geen ballastwater in enige brandstofolietank te worden vervoerd.

(2) Wanneer ongewone omstandigheden of de noodzaak om grote hoeveelheden brandstofolie mee te voeren, het meevoeren van ander ballastwater dan schoon ballastwater in enige brandstofolietank noodzakelijk maken, dient dit ballastwater te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen of te worden geloosd in zee volgens Voorschrift 9, met gebruikmaking van de uitrusting aangegeven in Voorschrift 16 (2) van deze Bijlage; hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Oliejournaal.

(3) Alle andere schepen dienen zich, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, te houden aan de vereisten van paragraaf (1) van dit Voorschrift.

#### Voorschrift 15

##### *Het aan boord houden van olie*

(1) Onverlet het bepaalde in lid (5) en lid (6) van dit Voorschrift worden olietankschepen met een bruto tonnage van 150 ton en meer uitgerust met voorzieningen overeenkomstig de vereisten van lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift, met dien verstande dat, in het geval van bestaande tankschepen, de vereisten inzake bewakings- en regelsystemen voor lozingen en voorzieningen voor sloptanks drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag van toepassing zullen zijn.



(2) (a) Er dient te worden voorzien in toereikende middelen voor het reinigen van de ladingtanks en het overbrengen van het verontreinigde ballastresidu en tankwaswater van de ladingtanks naar een door de Administratie goedgekeurde sloptank. Aan boord van bestaande olietankschepen mag elke ladingtank worden bestemd als sloptank.

(b) Hierbij dienen voorzieningen te worden aangebracht voor het overbrengen van oliehoudend afval naar een sloptank of een combinatie van sloptanks, zodanig dat elke vloeistof die in zee wordt geloosd, zal voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage.

(c) De voorzieningen voor de sloptank of de combinatie van sloptanks dienen de nodige capaciteit te hebben om het tankwaswater ontstaan door tankwassen, alsmede de olieresiduen en verontreinigde ballastresiduen te bevatten, met dien verstande dat het totaal voor deze capaciteit niet minder dient te zijn dan 3% van het olielaadvermogen van het schip, behalve dat, waar gescheiden ballasttanks zijn aangebracht overeenkomstig Voorschrift 13 van deze Bijlage, of waar geen voorzieningen zijn aangebracht zoals eductors welke gebruik maken van water naast het tankwaswater, de Administratie 2% kan aanvaarden. Nieuwe olietankschepen met een draagvermogen van meer dan 70.000 ton dienen van ten minste twee sloptanks te zijn voorzien.

(d) De sloptanks dienen zo te zijn ontworpen, in het bijzonder met betrekking tot de plaats van in- en uitlaten, keerplaten en -schotten voorzover deze zijn aangebracht, dat overmatige turbulentie en het meevoeren van olie in het water of het vormen van emulsie met het water wordt vermeden.

(3) (a) Er dient een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor olielozingen te worden aangebracht. Bij beschouwing van het ontwerp van de oliegehaltemeter die in het systeem moet worden opgenomen, dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen<sup>\*)</sup>. Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor een doorlopende weergave van de lozing van olie in liters per zeemijl en de totale hoeveelheid geloosde olie, of het oliegehalte en de hoeveelheid geloosde vloeistof per tijdseenheid. Deze weergave dient aanduiding van tijd en datum te bevatten en dient ten minste drie jaren te worden bewaard. Het bewakings- en regelsysteem voor de olielozing dient in werking te treden wanneer er enige lozing van vloeistof in zee plaatsvindt en het dient zo te zijn ingericht dat het verzekert dat elke lozing

---

<sup>\*)</sup> Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waterafscidders en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233 (VII).

van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt wanneer de hoeveelheid geloosde olie op elk moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge Voorschrift 9, (1) (a), van deze Bijlage.

Elke storing in dit bewakings- en regelsysteem dient de lozing te doen ophouden en dient te worden aangetekend in het Oliejournaal. Er dient in een andere handbediende methode te zijn voorzien welke gebruikt kan worden in geval van een dergelijke storing; het onklare gedeelte dient echter bedrijfsklaar te worden gemaakt voordat het olietankschip zijn volgende reis in ballast aanvangt, tenzij het op weg is naar een reparatiehaven.

Bestaande olietankschepen dienen te voldoen aan alle hierboven omschreven bepalingen met dien verstande echter dat het stoppen van de lozing met de hand mag geschieden en de hoeveelheid geloosde olie geschat mag worden aan de hand van de pompkarakteristiek.

(b) Er dienen door de Administratie goedgekeurde, doelmatige detectoren van het olie-waterscheidingsvlak aanwezig te zijn ten behoeve van een snelle en nauwkeurige bepaling van het olie-waterscheidingsvlak in sloptanks; zij dienen beschikbaar te zijn voor gebruik in andere tanks waarin de scheiding van olie en water tot stand komt en van waaruit men lozing rechtstreeks in zee wil doen plaatsvinden.

(c) De richtlijnen met betrekking tot de werking van het systeem dienen in overeenstemming te zijn met een door de Administratie goedgekeurde bedrijfshandleiding. Zij dienen zowel op handbediening als op automatische werking betrekking te hebben en zij dienen erop gericht te zijn te verzekeren, dat er in geen geval olie wordt geloosd, anders dan in overeenstemming met de voorwaarden aangegeven in Voorschrift 9 van deze Bijlage \*).

(4) De vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op olietankschepen met een bruto tonnage van minder dan 150 ton, waarbij de naleving van de Regeling van het lozen van olie krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage plaatsvindt door middel van het aan boord houden van olie en de latere afgifte van alle verontreinigd tankwaswater aan ontvangstinrichtingen. De totale hoeveelheid olie en waswater, teruggepompt in een opslagtank, dient te worden vermeld in het Oliejournaal. Deze totale hoeveelheid dient te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen, tenzij toereikende voorzieningen zijn getroffen om te verzekeren dat elke uitstroming van een vloeistof die in zee mag worden geloosd doelmatig wordt bewaakt, ten einde te verzekeren dat aan de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage wordt voldaan.

---

\*) Zie ook "Clean Seas Guide for Oil Tankers", uitgegeven door de International Chamber of Shipping en het Oil Companies International Marine Forum.

(5) De Administratie kan de vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift terzijde stellen voor elk olietankschip dat uitsluitend reizen maakt zowel van een duur van 72 uur of minder als binnen een afstand van 50 mijl vanaf het dichtstbijzijnde land, mits het olietankschip niet in het bezit behoeft te zijn en niet in het bezit is van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973). Elke zodanige terzijdestelling dient onderworpen te zijn aan de eis dat het olietankschip alle oliehoudende mengsels aan boord dient te houden ter latere afgifte aan ontvangstinrichtingen, en aan de bevinding van de Administratie, dat de beschikbare inrichtingen voor het ontvangen van deze oliehoudende mengsels toereikend zijn.

(6) In gevallen waarin, naar het oordeel van de Organisatie, de uitrusting voor bewaking van het lozen van geraffineerde lichte producten (witte oliën), vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (a) (vi) van deze Bijlage en omschreven onder (3) (a) van dit Voorschrift, niet verkrijgbaar is, kan de Administratie de verplichting tot nakoming van zulk een vereiste terzijde stellen, met dien verstande dat lozing alleen zal worden toegestaan in navolging van door de Organisatie vastgestelde procedures, die dienen te voldoen aan de voorwaarden van Voorschrift 9 (1) (a) van deze Bijlage, uitgezonderd de verplichting tot het in bedrijf hebben van een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen. De Organisatie zal de beschikbaarheid van uitrusting nagaan met tussenpozen van niet langer dan twaalf maanden.

(7) De vereisten onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt vervoeren; de naleving van de regeling van het lozen van asfalt krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage dient te geschieden door het aan boord houden van asfaltresiduen en het afgeven van alle verontreinigd waswater aan ontvangstinrichtingen.

### Voorschrift 16

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

(1) Elk schip met een bruto tonnage van 400 ton en meer dient te worden uitgerust met apparatuur voor het afscheiden van olie en water of voor het filteren van olie, die voldoet aan de bepalingen van lid (6) van dit Voorschrift. Elk zodanig schip dat grote hoeveelheden brandstofolie vervoert, dient te voldoen aan lid (2) van dit Voorschrift of aan lid (1) van Voorschrift 14.

(2) Elk schip met een bruto tonnage van 10.000 ton en meer dient te worden uitgerust:

(a) buiten hetgeen wordt vereist in lid (1) van dit Voorschrift, met een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dat voldoet aan lid (5) van dit Voorschrift; of

(b) in plaats van hetgeen wordt vereist in lid (1) en lid (2) (a) van dit Voorschrift, met een olie-waterafscheider die voldoet aan lid (6) van dit Voorschrift, alsmede met een doelmatig filtersysteem dat voldoet aan lid (7) van dit Voorschrift.

(3) De Administratie draagt er zorg voor dat schepen met een bruto tonnage van minder dan 400 ton voor zover praktisch uitvoerbaar zijn uitgerust voor het aan boord houden van olie of oliehoudende mengsels of voor het lozen ervan overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 9 (1) (b) van deze Bijlage.

(4) Voor bestaande schepen zullen de bepalingen onder lid (1), lid (2) en lid (3) van dit Voorschrift drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag van toepassing zijn.

(5) Een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn. Bij beschouwing van het ontwerp van de in het systeem op te nemen oliegehaltemeter zal de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht nemen \*).

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

(6) Apparatuur voor het afscheiden van olie en water of voor het filteren van olie dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat wordt verzekerd dat elk in

---

\*) Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waterafscheiders en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233 (VII).

zee geloosd oliehoudend mengsel, nadat dit door de afscheider of de filtersystemen is gevoerd, minder dan 100 delen olie per miljoen delen mengsel bevat. Bij het beschouwen van het ontwerp van dergelijke apparatuur dient de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht te nemen \*).

(7) Het oliefiltersysteem bedoeld onder lid (2) (b) van dit Voorschrift dient van een door de Administratie goedgekeurd ontwerp te zijn en dient zodanig te zijn dat het de uit de olieafscheider komende vloeistoffen kan opvangen en kan zorgen voor een uitstromende vloeistof waarvan het oliegehalte 15 delen per miljoen delen niet overschrijdt. Het dient te zijn voorzien van een alarminrichting om aan te geven wanneer deze waarde niet kan worden gehandhaafd.

### Voorschrift 17

#### *Tanks voor olieresiduen (slik)*

(1) Elk schip met een bruto tonnage van 400 ton en meer dient te worden uitgerust met een of meer tanks met een capaciteit die, gezien het type machines en de lengte van de reis, toereikend is voor het opvangen van olieresiduen (slik) die niet kunnen worden behandeld op enige andere wijze overeenkomstig de voorschriften van deze Bijlage, bijvoorbeeld residuen ontstaan bij het zuiveren van brandstof en smeeroliën en door olielekkages in de machineruimten.

(2) In nieuwe schepen dienen deze tanks zo ontworpen en gebouwd te worden dat zij hun reiniging en de afgifte van residuen aan ontvangstinrichtingen vergemakkelijken. Bestaande schepen dienen voorzover redelijk en praktisch uitvoerbaar aan dit vereiste te voldoen.

### Voorschrift 18

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

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

(2) Aan boord van elk olietankschip dienen de pijpleidingen voor het lozen in zee van vloeistoffen, zoals kan worden toegestaan krachtens Voorschrift 9 van deze Bijlage, te worden geleid naar het open

\*) Zie „Aanbeveling voor internationale specificatie-eisen voor de werking van olie-waterafscheiders en oliegehaltemeters”, door de Organisatie aangenomen bij Resolutie A.233 (VII).

dek of naar de zijde van het schip, boven de waterlijn in de zwaarste ballasttoestand. Pijpleidingssystemen welke de handelingen mogelijk maken zoals deze zijn toegestaan onder lid (4) (a) en (b) van dit Voorschrift kunnen in verschillende uitvoeringen aanvaard worden.

(3) Aan boord van nieuwe olietankschepen dienen voorzieningen te worden getroffen voor het stoppen van de lozing van vloeistoffen in zee vanaf een plaats op het bovendeck of hoger, op een zodanige plaats dat de gebruikte walaansluiting, als bedoeld in lid (1) van dit Voorschrift, en de vloeistof uit de pijpleidingen, als bedoeld in lid (2) van dit Voorschrift, met het oog waarneembaar is. Er behoeven geen voorzieningen voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats te zijn aangebracht, indien een goed werkende verbinding, zoals een telefoon- of radiosysteem, beschikbaar is tussen de waarnemingsplaats en de regelpositie voor de lozing.

(4) Alle lozingen dienen boven de waterlijn te geschieden, behalve in de volgende gevallen:

(a) gescheiden ballast en schone ballast mogen onder de waterlijn worden geloosd in havens of bij laad- of losplaatsen buitengaats;

(b) bestaande schepen, die niet in staat zijn zonder verbouwing gescheiden ballast boven de waterlijn te lozen, mogen gescheiden ballast onder de waterlijn lozen, mits een onderzoek van de tank onmiddellijk voorafgaand aan de lozing heeft uitgewezen dat er geen verontreiniging van de ballast met olie heeft plaatsgevonden.

#### Voorschrift 19

##### *Standaardaansluiting voor afgifte*

Ten einde leidingen van ontvangstinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepsleiding voor de afgifte van residuen afkomstig van machinekamerlensruimten, dienen beide leidingen te zijn uitgerust met een standaardaansluiting voor afgifte, overeenkomstig de volgende tabel:

#### STANDAARDAFMETINGEN VAN FLENZEN VOOR AANSLUITINGEN VOOR AFGIFTE

Omschrijving	Afmeting
uitwendige flensdiameter	215 mm
inwendige flensdiameter	overeenkomstig de uitwendige flensdiameter van de pijp
diameter van de steekcirkel der bouten	183 mm

Omschrijving	Afmeting
boutgaten	6 gaten van 22 mm middellijn, aangebracht op onderling gelijke afstanden op een steekcirkel van bovengenoemde diameter met sleuven die zijn doorgetrokken tot de omtrek; sleufbreedte: 22 mm.
flensdikte	20 mm
bouten en moeren: aantal, diameter	6, elk van 20 mm middellijn en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er pijpleidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 125 mm; de flens dient van staal of ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens dient, tezamen met een pakking van oliebestendig materiaal, geschikt te zijn voor een werkdruk van 6 kg/cm<sup>2</sup>.

#### Voorschrift 20

##### *Oliejournaal*

(1) Elk olietankschip met een bruto-tonnage van 150 ton en meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton en meer, moet zijn voorzien van een Oliejournaal dat, hetzij als onderdeel van het scheepsdagboek, hetzij anderszins, moet zijn ingericht volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

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

- (a) Voor olietankschepen:
  - (i) het laden van olie;
  - (ii) het overbrengen van olie van de ene tank naar de andere gedurende de reis;
  - (iii) het openen of sluiten, voor of na het laden of lossen, van afsluiters of soortgelijke inrichtingen die ladingtanks onderling verbinden;
  - (iv) het openen of sluiten van verbindingen tussen lading- en ballastleidingen;
  - (v) het openen of sluiten van overboordafsluiters, tijdens en na laden en lossen;
  - (vi) het lossen van lading;

- (vii) het ballasten van ladingtanks;
  - (viii) het schoonmaken van ladingtanks;
  - (ix) het lozen van ballast, behalve vanuit gescheiden ballasttanks;
  - (x) het lozen van water uit sloptanks;
  - (xi) het verwijderen van residuen;
  - (xii) het overboord lozen van lenswater dat zich in de ruimten voor machines heeft verzameld gedurende het verblijf in de haven, en de routine lozing op zee van lenswater dat zich heeft verzameld in ruimten voor machines.
- (b) Voor schepen, geen olietankschepen zijnde:
- (i) het ballasten of schoonmaken van brandstofolietanks of olie-laadruimten;
  - (ii) het lozen van ballastwater of waswater uit tanks bedoeld onder (i) van dit lid;
  - (iii) het verwijderen van residuen;
  - (iv) het overboord lozen van lenswater dat zich in de ruimten voor machines heeft verzameld gedurende het verblijf in de haven, en de routine lozing op zee van lenswater dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines.

(3) In geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in Voorschrift 11 van deze Bijlage of in geval van toevallige of andere buitengewone lozing van olie die niet als uitzondering geldt volgens voornoemd Voorschrift, dient melding in het Oliejournaal te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

(4) Elke handeling beschreven in paragraaf (2) van dit Voorschrift dient onverwijld volledig te worden vermeld, en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elk deel van het journaal moet door de officier of officieren, belast met de betreffende handelingen, worden ondertekend en door de gezagvoerder worden gewaarmerkt. De aantekeningen in het Oliejournaal dienen in een officiële taal van de Staat welks vlag het schip gerechtigd is te voeren, te worden gesteld, en voor schepen in het bezit van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie (1973), in de Engelse of Franse taal. In geval van een geschil of een tegenstrijdigheid zijn de aantekeningen in een officiële nationale taal van het land welks vlag het schip gerechtigd is te voeren, bepalend.

(5) Het Oliejournaal moet op een plaats worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip spoedig beschikbaar is voor raadpleging en het dient, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord te worden bewaard. Het journaal moet gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening worden bewaard.

(6) De bevoegde instantie van de regering van een Verdragsstaat



heeft het recht het Oliejournaal te controleren aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van dat land bevindt, en een afschrift te maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein te verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal van het schip heeft gewaarmerkt, moet bij alle gerechtelijke procedures worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal en het maken van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde instantie ingevolge de bepalingen van deze paragraaf dient zo snel mogelijk te geschieden zonder aan het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

### Voorschrift 21

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

Vast opgestelde en drijvende boorinstallaties, buitengaats gebezigd voor exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, en andere platforms, dienen te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage die van toepassing zijn op schepen, geen tankschepen zijnde, met een bruto tonnage van 400 ton en meer, met dien verstande dat:

(a) zij, voor zover praktisch uitvoerbaar, moeten zijn uitgerust met de voorzieningen vereist in Voorschrift 16 en 17 van deze Bijlage;

(b) zij een staat, volgens een door de Administratie goedgekeurd model, dienen bij te houden van alle werkzaamheden waarbij lozingen van olie of oliehoudende mengsels plaatsvinden; en

(c) in elk bijzonder gebied en onverlet het bepaalde in Voorschrift 11 van deze Bijlage, het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels verboden is, tenzij het oliegehalte van de geloosde vloeistof zonder verdunning niet hoger is dan 15 eenheden per miljoen eenheden.

## HOOFDSTUK III

### BEPALINGEN TER BEPERKING VAN OLIEVERONT- REINIGING DOOR OLIE-TANKSCHEPEN ALS GEVOLG VAN BESCHADIGINGEN VAN DE ZIJDEN EN HET VLAK VAN HET SCHIP

#### Voorschrift 22

##### *Veronderstellingen met betrekking tot schade*

(1) Voor de berekening van hypothetische uitstroming van olie uit

olietankschepen worden drie grootheden van de mate van beschadiging van een parallellepipedum in de zijde en aan het vlak van het schip als volgt aangenomen.

In geval van schade aan het vlak worden twee voorwaarden gesteld, die afzonderlijk op de aangegeven gedeelten van het olietankschip moeten worden toegepast.

- (a) Schade in de zijde van het schip
- (i) Langsscheeps ( $l_v$ ):  $\frac{1}{3}L^3$  of 14,5 meter, welke van de twee de kleinste is
- (ii) Dwarsscheeps ( $t_v$ ):  $\frac{B}{5}$  of 11,5 meter, welke van de twee de kleinste is  
(binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord)
- (iii) Verticaal ( $v_v$ ): vanaf de lijn van onderkant spanten naar boven, zonder begrenzing
- (b) Schade aan het vlak van het schip
- Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip Elk ander deel van het schip
- (i) Langsscheeps ( $l_s$ ):  $\frac{L}{10}$   $\frac{L}{10}$  of 5 meter, welke van de twee de kleinste is
- (ii) Dwarsscheeps ( $t_s$ ):  $\frac{B}{6}$  of 10 meter, 5 meter  
welke van de twee de kleinste is, maar niet minder dan 5 meter
- (iii) Verticaal  $\frac{B}{15}$  of 6 meter, welke van de twee de kleinste is  
vanaf de lijn van de onderkant ( $v_s$ ):

(2) Waar de in dit Voorschrift gegeven symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de in dit Voorschrift omschreven betekenis.

## Voorschrift 23

*Hypothetische uitstroming van olie*

(1) De hypothetische uitstroming van olie in geval van schade in de zijde van het schip ( $O_c$ ) en aan het vlak van het schip ( $O_s$ ) dient ten aanzien van beschadigde afdelingen op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip, in de mate als omschreven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, te worden berekend met de volgende formules:

(a) bij schade in de zijde van het schip:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad \text{(I)}$$

(b) bij schade aan het vlak van het schip:

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

waarin:

$W_i$  = de inhoud van een zijtank, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, in m<sup>3</sup>.

Voor gescheiden ballasttanks kan  $W_i$  gelijk aan 0 worden gesteld;

$C_i$  = de inhoud van een middentank die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, in m<sup>3</sup>.

Voor gescheiden ballasttanks kan  $C_i$  gelijk aan 0 worden gesteld;

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ; wanneer  $b_i$  gelijk is aan of groter is dan  $t_c$ , dient  $K_i$  gelijk aan 0 te worden gesteld;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ; wanneer  $h_i$  gelijk is aan of groter is dan  $v_s$ , dient  $Z_i$  gelijk aan 0 te worden gesteld;

$b_i$  = breedte van de betreffende zijtank, binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord, in meters;

$h_i$  = kleinste hoogte van de betreffende dubbele bodem, in meters. Wanneer er geen dubbele bodem is aangebracht dient  $h_i$  gelijk aan 0 te worden gesteld.

Waar de in deze paragraaf gegeven symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de in dit Voorschrift omschreven betekenis.

(2) Indien een lege ruimte of een gescheiden ballasttank met een lengte die kleiner is dan  $\lambda_c$  zoals omschreven in Voorschrift 22 van deze Bijlage, tussen zijtanks voor olie is gelegen, kan  $O_c$  in formule (I) worden berekend onder de aanname dat  $W_i$  de werkelijke inhoud

van één dezer tanks is (wanneer zij eenzelfde inhoud hebben) of dat de inhoud  $W_i$  de kleinste is van de twee tanks (wanneer zij een verschillende inhoud hebben) die aan een zodanige ruimte grenzen, vermenigvuldigd met  $S_i$  zoals hieronder omschreven, terwijl voor alle andere bij een zodanige aanvaring betrokken zijtanks de waarde van de werkelijke volle inhoud moet worden aangehouden.

$$S_i = 1 - \frac{\lambda_i}{\lambda_v}$$

waarin  $\lambda_i$  = lengte van de betreffende lege ruimte of gescheiden ballasttank in meters.

(3) (a) Dubbele bodemtanks mogen alleen in rekening worden gebracht indien zij leeg zijn of schoon water bevatten, en wanneer in de daarboven gelegen tanks lading wordt vervoerd.

(b) Indien de dubbele bodem zich niet uitstrekt over de gehele lengte en breedte van de betreffende tank, wordt de dubbele bodem geacht niet aanwezig te zijn en dient de inhoud van de tanks boven het gebied van de bodemschade in formule (II) inbegrepen te worden, zelfs indien de tank wegens het aanbrengen van een dergelijke gedeeltelijke dubbele bodem als onbeschadigd kan worden beschouwd.

(c) Bij de bepaling van de waarde  $h_i$  mogen lensputten buiten beschouwing worden gelaten, mits deze niet buitensporig groot zijn en over een zo klein mogelijke afstand, en in geen geval verder dan de halve hoogte van de dubbele bodem, onder de tank uitsteken.

Indien de diepte van dergelijke lensputten groter is dan de halve hoogte van de dubbele bodem, dient voor  $h_i$  de hoogte van de dubbele bodem, verminderd met de hoogte van de lensput, te worden aangenomen.

Pijpleidingen naar dergelijke lensputten dienen, indien zij in de dubbele bodem zijn aangebracht, te zijn voorzien van afsluiters of andere sluitmiddelen die moeten zijn aangebracht waar de leidingen de aangesloten tank binnentreden, teneinde het uitstromen van olie in geval van beschadiging van de leidingen te voorkomen.

Deze leidingen dienen zo hoog mogelijk boven het scheepsvlak te zijn aangebracht. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tank olie bevat, met dien verstande dat zij mogen worden geopend voor het overpompen van lading doch uitsluitend wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.

(4) Indien een bodemschade tegelijkertijd vier middentanks betreft, kan de waarde  $O_s$  worden berekend aan de hand van de volgende formule:

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

(5) Indien elke ladingtank is voorzien van een inrichting voor het verpompen van lading welke is uitgevoerd met een hoog aangebrachte

noodzuigaansluiting en waarmede lading vanuit één of meer beschadigde tanks kan worden overgepompt naar gescheiden ballasttanks of naar andere ladingtanks waarvan het zeker is dat de ullage in deze tanks voldoende is, kan een Administratie bij bodemschade rekening houden met een geringere hoeveelheid uitgestroomde olie.

Het al of niet rekening houden met een zodanig leidingstelsel is afhankelijk van het vermogen in twee uur tijd een hoeveelheid olie over te pompen, die gelijk is aan de helft van de inhoud van de grootste van de betreffende beschadigde tanks en van de beschikbaarheid van een daarmede overeenkomende opnamecapaciteit in ballast- of ladingtanks.

Het rekening houden met deze omstandigheden dient te worden beperkt tot het toestaan van de berekening van  $O_8$  volgens formule (III). De leidingen voor dergelijke lensinrichtingen moeten zijn aangebracht op een hoogte die ten minste gelijk is aan de verticale omvang van de schade aan het vlak van het schip  $v_8$ .

De Administratie dient de Organisatie inlichtingen te verschaffen betreffende de door haar aanvaarde voorzieningen ter doorzending aan de andere Partijen bij het Verdrag.

#### Voorschrift 24

##### *Indeling en beperking van de grootte van ladingtanks*

(1) Elk nieuw olietankschip dient te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift. Elk bestaand olietankschip dient, binnen twee jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift, indien een dergelijk tankschip behoort tot een der volgende categorieën:

- (a) een tankschip dat na 1 januari 1977 wordt opgeleverd; of
- (b) een tankschip dat aan beide van de volgende voorwaarden voldoet:
  - (i) de oplevering geschiedt niet later dan 1 januari 1977; en
  - (ii) het bouwcontract wordt afgesloten na 1 januari 1974 of, indien vooraf geen bouwcontract is afgesloten, de kiel wordt gelegd, dan wel de bouw van het tankschip zich na 30 juni 1974 in een soortgelijk stadium bevindt.

(2) De grootte en de indeling van de ladingtanks van olietankschepen dienen zodanig te zijn, dat de hypothetische uitstroming  $O_e$  of  $O_{8s}$  berekend in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift 23 van deze Bijlage, op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip niet groter is dan  $30.000 \text{ m}^3$  of  $400 \sqrt[3]{DWT}$ , welke van de twee de grootste is, maar niet meer dan  $40.000 \text{ m}^3$ .

(3) De inhoud van elke zijtank voor olie van een olietankschip mag niet groter zijn dan vijfenzeventig procent van de toegelaten

hypothetische uitstroming van olie zoals bedoeld in lid 2 van dit Voorschrift.

De inhoud van een middentank mag niet groter zijn dan 50.000 m<sup>3</sup>. Bij olietankschepen met gescheiden ballast zoals bedoeld in Voorschrift 13 van deze Bijlage, mag de toegestane inhoud van een zijtank voor die, gelegen tussen twee gescheiden ballasttanks die elk langer zijn dan  $\lambda_e$ , worden vergroot tot de maximaal toegestane hypothetische uitstroming van olie, mits de breedte van de zijtanks groter is dan  $t_c$ .

(4) De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 meter of een van de volgende waarden, welke van deze waarden de grootste is:

(a) wanneer geen langsschot is aangebracht:

$$0,1 \text{ L}$$

(b) wanneer er alleen op hart schip een langsschot is aangebracht:

$$0,15 \text{ L}$$

(c) wanneer twee of meer langsschotten zijn aangebracht:

(i) voor zijtanks:

$$0,2 \text{ L}$$

(ii) voor middentanks:

(1) indien  $\frac{b_1}{B}$  gelijk is aan of groter is dan  $\frac{1}{3}$ :

$$0,2 \text{ L}$$

(2) indien  $\frac{b_1}{B}$  kleiner is dan  $\frac{1}{3}$ :

– wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:

$$(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1) \text{ L}$$

– wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:

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

(5) Teneinde de toegestane inhoud, bepaald volgens de leden (2), (3) en (4) van dit Voorschrift, niet te overschrijden en ongeacht het type van het geïnstalleerde goedgekeurde systeem voor het overpompen van lading, dienen, wanneer dit systeem twee of meer ladingtanks met elkaar verbindt, afsluiters of soortgelijke afsluitemiddelen te worden aangebracht ter onderlinge scheiding van de tanks. Deze afsluiters of afsluitemiddelen dienen gesloten te zijn wanneer het tankschip zich op zee bevindt.

(6) Pijpleidingen die door ladingtanks lopen, en die zich op een kleinere afstand dan  $t_c$  van de scheepshuid of op een geringere hoogte

dan  $v_c$  van de bodem bevinden, dienen voor elke ladingtank waarin zich een open zuigende bevindt en ter plaatse waar de leiding de tank binnentreedt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluutmiddelen. De afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien verstande dat zij mogen worden geopend voor het overpompen van lading, doch uitsluitend wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.

## Voorschrift 25

### *Waterdichte indeling en stabiliteit*

(1) Elk nieuw olietankschip dient na de aangenomen schade in de zijde of aan het vlak van het schip, zoals aangegeven in lid (2) van dit Voorschrift, te voldoen aan de criteria betreffende de waterdichte indeling en de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals aangegeven in lid (3) van dit Voorschrift. Het bovenstaande is van toepassing op elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang die voortvloeit uit een gedeeltelijke of volledige belading van het schip in overeenstemming met de toelaatbare trim en sterkte van het schip alsmede uit de soortelijke gewichten van de lading. De beschadiging dient op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip als volgt te worden aangenomen:

(a) bij tankschepen met een lengte van meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip;

(b) bij tankschepen met een lengte van meer dan 150 meter, maar niet meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip, behalve ter plaatse van de schotten die de in het achterschip gelegen machinekamer begrenzen.

De machinekamer dient te worden beschouwd als een afzonderlijke afdeling die lek kan worden;

(c) bij tankschepen met een lengte van niet meer dan 150 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip tussen aangrenzende dwarsschotten, met uitzondering van de machinekamer. In het geval van tankschepen met een lengte van 100 meter of minder, waarbij het niet mogelijk is om aan alle bepalingen van lid (3) van dit Voorschrift te voldoen, zonder daarbij in feite afbreuk te doen aan de bedrijfshoedanigheden van het schip, kan de Administratie een verzachting van deze bepalingen toestaan.

Ballasttoestanden, waarbij het tankschip geen olie behalve olie-residuen, in ladingtanks vervoert, blijven buiten beschouwing.

(2) De volgende bepalingen met betrekking tot de omvang en de aard van de veronderstelde schade zijn van toepassing:

(a) de omvang van de schade in de zijde of aan het vlak van het schip moet worden aangenomen zoals omschreven in **Voorschrift 22**

van deze Bijlage, met dien verstande dat de lengte waarover de schade aan het vlak van het schip zich uitstrekt binnen 0,3 L uit de voorloodlijn gelijk zal zijn aan die bij schade in de zijde van het schip, zoals bedoeld in Voorschrift 22, (1) (a) (i). Indien een beschadiging van kleinere omvang een ernstige situatie ten gevolge heeft, moet een dergelijke beschadiging worden aangenomen.

(b) In gevallen waarin beschadiging aan dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid (1) (a) en (b) van dit Voorschrift, dienen waterdichte dwarsschotten teneinde als doelmatig te kunnen worden beschouwd te worden geplaatst op een onderlinge afstand, die ten minste gelijk is aan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging, zoals bedoeld onder (a) van dit lid, zich uitstrekt. In gevallen waarin de dwarsschotten op een kleinere onderlinge afstand zijn geplaatst, worden binnen het beschadigde gedeelte een of meer van deze schotten geacht niet aanwezig te zijn bij het vaststellen van afdelingen die vol kunnen lopen.

(c) In gevallen waarin beschadiging tussen aangrenzende waterdichte dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in paragraaf (1), letter (c) van dit Voorschrift, wordt aangenomen dat een hoofd-dwarsschot of een dwarsschot dat de afscheiding vormt tussen zij-tanks of dubbele bodemtanks niet beschadigd is, tenzij:

- (i) de aangrenzende schotten dichter bij elkaar zijn geplaatst dan de lengte waarover de veronderstelde beschadiging zich uitstrekt, zoals bedoeld in letter (a) van deze paragraaf, of
- (ii) in een schot een nis is aangebracht of een schot trapsgewijs verspringt waarbij de lengte van de nis dan wel de afstand van de dwarsvlakken van trapsgewijs verspringende schotten meer bedraagt dan 3,05 m binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging. De trapsgewijze verspringing van het achterpiekschot en de top van de achterpiektank wordt voor de toepassing van de bepalingen van dit Voorschrift niet als zodanig beschouwd.

(d) Indien zich binnen het gebied van de veronderstelde beschadiging pijpleidingen, kokers of tunnels bevinden, dienen voorzieningen te worden getroffen om te voorkomen dat binnenstromend water niet via deze kanalen verder kan doordringen naar andere afdelingen dan die, welke in alle gevallen van schade worden geacht vol te lopen.

(3) Olietankschepen worden geacht te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

(a) De waterlijn in de eindtoestand, rekening houdend met inzinken, slagzij en trim, dient niet hoger te zijn dan de onderrand van alle openingen waardoor binnenstromend water verder in het schip kan doordringen.



Onder deze openingen worden begrepen luchtpijpen en andere openingen die worden afgesloten met waterdichte deuren en luiken; niet hieronder begrepen zijn mangaten en verzonken stortranden die zijn afgesloten door waterdichte deksels, kleine luikhoofden die zijn afgesloten door waterdichte, van pakking voorziene deksels ter handhaving van de hoge mate van waterdichtheid van het dek, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichtranden.

(b) In de eindtoestand na het vollopen mag de slagzij, ten gevolge van onsymmetrisch vollopen, niet groter zijn dan 25 graden.

Indien geen deel van het dek is ondergedompeld kan een slagzij van niet meer dan 30° worden aanvaard.

(c) De stabiliteit in de eindtoestand na vollopen kan als voldoende worden beschouwd indien de kromme van statische armen een minimum bereik heeft van 20 graden voorbij de evenwichtspositie, tezamen met een overgebleven statische arm van ten minste 0,1 meter. De Administratie dient rekening te houden met het mogelijke gevaar, opgeleverd door beveiligde of onbeveiligde openingen die binnen het bovengenoemde bereik van de kromme van statische armen tijdelijk kunnen worden ondergedompeld.

(d) Er dient ten genoegen van de Administratie te worden aangetoond dat de stabiliteit tijdens het vollopen steeds voldoende is.

(4) Er dient met berekeningen te worden aangetoond dat aan het bepaalde in paragraaf (1) van dit Voorschrift wordt voldaan.

Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontwerpeigenschappen van het schip, de indeling, ligging en inhoud van de beschadigde afdelingen, alsmede met de verdeling, het soortelijk gewicht en de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken. Bij de berekeningen moet worden uitgegaan van de volgende aannamen:

(a) er moet rekening worden gehouden met alle lege of gedeeltelijk gevulde tanks, het soortelijk gewicht van de vervoerde lading, alsmede met elke uitstroming van vloeistoffen uit beschadigde afdelingen.

(b) De volgende permeabiliteiten moeten worden toegepast:

<i>ruimten</i>	<i>permeabiliteit</i>
bestemd voor voorraden	0,60
ingenomen door verblijven	0,95
ingenomen door machines	0,85
lege ruimten	0,95
bestemd voor verbruiksvloeistoffen	0 of 0,95 *)
bestemd voor andere vloeistoffen	0-0,95 **)

\*) welke van de twee de ongunstigste invloed heeft;

\*\*\*) de permeabiliteit van gedeeltelijk gevulde afdelingen dient in overstemming te zijn met de hoeveelheid vloeistof die wordt vervoerd.

(c) Het drijfvermogen van een bovenbouw die zich onmiddellijk boven de beschadigde plaats in de zijde van het schip bevindt, dient buiten beschouwing te worden gelaten. De niet volgelopen gedeelten van de bovenbouwen die buiten het beschadigde gedeelte vallen, kunnen echter wel in de beschouwing worden betrokken, mits zij van het beschadigde gedeelte worden gescheiden door waterdichte schotten en aan de bepalingen van paragraaf (3), letter (a), van dit Voorschrift met betrekking tot deze onbeschadigde ruimten is voldaan. In waterdichte schotten binnen de bovenbouw zijn waterdichte scharnierende deuren toelaatbaar.

(d) De invloed van vrije vloeistofoppervlakken dient voor elke afdeling afzonderlijk te worden berekend bij een slagzij van 5 graden.

De Administratie kan eisen dan wel toestaan dat de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in gedeeltelijk gevulde tanks wordt berekend bij een slagzij van meer dan 5 graden.

(e) Bij het berekenen van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken van verbruikersvloeistoffen dient te worden aangenomen dat, voor elk soort vloeistof, ten minste twee dwarsscheeps naast elkaar gelegen tanks of een middentank een vrij vloeistofoppervlak hebben; rekening dient te worden gehouden met de tank of combinatie van tanks waar de invloed van het vrije vloeistofoppervlak het grootst is.

(5) Aan de kapitein van elk olietankschip en aan de verantwoordelijke persoon van een olietankschip zonder eigen voortstuwing waarop deze Bijlage van toepassing is, dienen voldoende goedgekeurde gegevens ter beschikking te worden gesteld die de volgende informatie verschaffen:

(a) gegevens betreffende het innemen en verdelen van de lading die benodigd zijn om ervoor te zorgen dat aan het bepaalde in dit Voorschrift wordt voldaan en

(b) gegevens omtrent het vermogen van het schip om te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals vastgesteld in dit Voorschrift, alsmede gegevens betreffende de gevolgen van verlichtingen die eventueel zijn toegestaan ingevolge het bepaalde in paragraaf (1), letter (c) van dit Voorschrift.

---

**Aanhangsel I****LIJST VAN OLIESOORTEN \*)****Asphalt solutions**

Asfaltprodukten

Blending Stocks

Nog te mengen residuen

Roofers Flux

Dakmastiek

Straight Run Residue

Residu verkregen door directe destillatie

**Oils**

Oliesoorten

Clarified

Gereinigde ruwe olie

Crude Oil

Ruwe olie

Mixtures containing crude oil

Mengsels bevattende ruwe olie

Diesel Oil

Dieselolie/ gasolie

Fuel Oil No. 4

Stookolie nr. 4

Fuel Oil No. 5

Stookolie nr. 5

Fuel Oil No. 6

Stookolie nr. 6

Residual Fuel Oil

Stookolie bevattende residuen

Road Oil

Olie voor wegonderhoud

Transformer Oil

Transformatorolie

Aromatic Oil (excluding vegetable oil)

Aromatische olie (uitgezonderd plantaardige olie)

Lubricating Oils and Blending Stocks

Smeerolie en componenten

Mineral Oil

Minerale olie

\*) Deze lijst dient niet als volledig te worden beschouwd.

Motor Oil  
Motorolie  
Penetrating Oil  
Kruipolie  
Spindle Oil  
Spindelolie  
Turbine Oil  
Turbine-olie

#### **Distillates**

Destillaten  
Straight Run  
Direct destillaat  
Flashed Feed Stocks  
Destillaten waaruit de lichtere componenten verwijderd zijn

#### **Gas Oil**

Gasolie  
Cracked  
Gekraakte olie

#### **Gasoline Blending Stocks**

Benzinecomponenten  
Alkylates – fuel  
Alkylaten  
Reformats  
Reformaten  
Polymer – fuel  
Polymeren

#### **Gasolines**

Benzinesoorten  
Casinghead (natural)  
Gascondensaat  
Automotive  
Automobielbenzine  
Aviation  
Luchtvaartbenzine (zuigermotoren)  
Straight Run  
Benzine verkregen door directe destillatie  
Fuel Oil No. 1 (Kerosene)  
Brandstofolie nr. 1 (petroleum)

Fuel Oil No. 1-D  
Brandstofolie nr. 1-D  
Fuel Oil No. 2  
Brandstofolie nr. 2  
Fuel Oil No. 2-D  
Brandstofolie nr. 2-D

### **Jet Fuels**

Brandstof voor straalaandrijving  
JP-1 (Kerosene)  
JP-1 (petroleum)  
JP-3  
JP-3  
JP-4  
JP-4  
JP-5 (Kerosene, Heavy)  
JP-5 (zware petroleum)  
Turbo Fuel  
Luchtvaart-turbinebrandstof  
Kerosene  
Petroleum  
Mineral Spirit  
Mineraalspiritus

### **Naphtha**

Nafta  
Solvent  
Wasbenzine  
Petroleum  
Nafta uit aardolie  
Heartcut Distillate Oil  
Middendestillaat

---

**Aanhangsel II****MODEL VAN HET CERTIFICAAT****INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING  
VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE (1973)**

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973), namens de Regering van

.....  
(*volledige vermelding van het betrokken land*)

door .....  
(*volledige vermelding van de persoon of instantie, terzake bevoegd ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973)*)

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letter	Haven van registratie	Bruto-inhoud in register-tonnen

**Type van het schip:**

Olietankschip, inclusief een schip ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen \*)

Asfaltschip \*)

Een schip, geen olietankschip zijnde, met ladingtanks, vallend onder Voorschrift 2, paragraaf (2) van Bijlage I bij dit Verdrag \*)

Ander schip dan bovengenoemd \*)

Nieuw/bestaand schip \*)

Datum van het contract voor de bouw of voor een belangrijke verbouwing: .....

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond, of waarop een belangrijke verbouwing werd aangevangen: .....

Datum van oplevering, of voltooiing van een belangrijke verbouwing: .....

\*) doorhalen wat niet van toepassing is.

## DEEL A - ALLE SCHEPEN

Het schip is uitgerust met:

voor schepen met een bruto-inhoud van 400 ton en meer:

a. apparatuur voor olie-waterafscheiding \*) (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 100 delen per miljoen) of

b. een oliefiltersysteem \*) (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 100 delen per miljoen)

voor schepen met een bruto-inhoud van 10.000 ton en meer:

c. een systeem voor het bewaken en regelen van de olielozing \*) (naast de apparatuur sub (a) of (b) hierboven) of

d. apparatuur voor olie-waterafscheiding en een oliefiltersysteem \*) (met een vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 15 delen per miljoen) in plaats van de apparatuur bedoeld sub (a) of (b).

Bijzonderheden omtrent de bepalingen waarvan vrijstelling is verleend zoals bedoeld in Voorschrift 2, paragraaf (2), en Voorschrift 2, paragraaf (4), letter (a) van Bijlage I bij dit Verdrag:

.....  
 .....

*Opmerkingen:*

---

\*) doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL B – OLIETANKSCHIP <sup>1)</sup> <sup>2)</sup>

Draagvermogen ..... metrieke tonnen. Lengte van het schip ..... meter.

Hierbij wordt verklaard dat dit schip:

- a. dient te zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan <sup>3)</sup>
- b. niet hoeft te zijn gebouwd in overeenstemming met <sup>3)</sup>
- c. niet hoeft te zijn gebouwd in overeenstemming met, doch voldoet aan <sup>3)</sup>

het bepaalde in Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

De capaciteit van de gescheiden ballasttanks is ..... m<sup>3</sup> en voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13 van Bijlage I bij dit Verdrag.

De gescheiden ballast is als volgt verdeeld:

Tank	Hoeveelheid	Tank	Hoeveelheid

\*)

<sup>1)</sup> Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen en asfaltschepen; de van toepassing zijnde rubrieken dienen te worden ingevuld voor schepen, geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk, met een totale capaciteit van 200 m<sup>3</sup> of meer.

<sup>2)</sup> Deze bladzijde hoeft niet voor te komen op een Certificaat dat wordt uitgereikt aan andere schepen dan genoemd in voetnoot <sup>1)</sup>.

<sup>3)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

\*) Einde van Deel B.



## HIERBIJ WORDT VERKLAARD:

dat het schip is onderzocht in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 4 van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door olie, en

dat uit het onderzoek is gebleken, dat de bouw, constructie, installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de staat van onderhoud daarvan in alle opzichten voldoende is, alsmede dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage I bij dit Verdrag.

Dit Certificaat blijft geldig tot .....  
afhankelijk van tussentijds (e) onderzoek (en) met tussenpozen van .....

Uitgereikt te .....  
(plaats van uitgifte van het Certificaat)

..... 19... .....  
(handtekening van bevoegde ambte-  
naar die het Certificaat uitgeeft)

(Zegel of stempel van de uitgevende instantie)

### Aantekening voor bestaande schepen <sup>4)</sup>

Ondergetekende verklaart dat de uitrusting van dit schip voldoet aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, geldend voor bestaande schepen gedurende drie jaren na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Getekend .....  
(handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats van aantekening .....

Datum van aantekening .....

(Zegel of stempel van de instantie)

---

<sup>4)</sup> Deze rubriek behoeft niet voor te komen op een ander dan het eerste aan een schip verstrekte Certificaat.

**Tussentijds onderzoek**

Hierbij wordt verklaard dat bij een tussentijds onderzoek zoals vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 4, paragraaf (1), letter (c) van Bijlage I bij dit Verdrag, werd geconstateerd dat dit schip **en de staat van onderhoud** daarvan voldoen aan de daarop van toepassing zijnde voorschriften van dit Verdrag.

Getekend .....  
*(handtekening van de bevoegde ambtenaar)*

Plaats .....

Datum .....

*(Zegel of stempel van de instantie)*

Getekend .....  
*(handtekening van de bevoegde ambtenaar)*

Plaats .....

Datum .....

*(Zegel of stempel van de instantie)*

Ingevolge het bepaalde in Voorschrift 8, tweede en vierde paragraaf, van Bijlage I bij dit Verdrag wordt de geldigheidsduur van dit Certificaat verlengd tot .....

Getekend .....  
*(handtekening van de bevoegde ambtenaar)*

Plaats .....

Datum .....

*(Zegel of stempel van de instantie)*

---

**Aanhangsel III**  
**MODEL VAN HET OLIEJOURNAAL**  
**OLIEJOURNAAL**

I. VOOR OLIETANKSCHEPEN <sup>1)</sup>

Naam van het schip .....

Totaal laadvermogen van het schip in m<sup>3</sup> .....

Reis van ..... (datum) ..... naar ..... (datum) .....

(a) Innemen van olielading

1. Datum en plaats van lading			
2. Soorten van geladen olie			
3. Aanduiding van geladen tank(s)			
4. Sluiten van betrokken ladingtankafsluiters en afsluiters in de leiding na beëindiging van de lading <sup>2)</sup>			

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het laden van olie.

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

<sup>1)</sup> Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen en asfaltschepen; voor schepen geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk met een totale capaciteit van 200 m<sup>3</sup> en meer dienen de rubrieken die van toepassing zijn te worden ingevuld. Dit deel behoeft niet voor te komen in een Oliejournaal, uitgegeven aan andere dan de hiervoor genoemde schepen.

<sup>2)</sup> Dit betreft afsluiters en soortgelijke voorzieningen zoals bedoeld in Voorschrift 20, paragraaf (2), letter (a), onder (iii), Voorschrift 23 en Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

## (b) Interne overbrenging van olie tijdens de reis

5. Datum van interne overbrenging				
6. Aanduiding van tank(s)	(i)	Van		
	(ii)	Naar		
7. Werd(en) tank(s) in 6 (i) geleegd?				

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van de interne overbrenging van olie.

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

..... Kapitein .....

## (c) Lossen van olie

8. Datum en plaats van lossen			
9. Aanduiding van geloste tank(s)			
10. Werd(en) tank(s) geleegd?			
11. Openen van betrokken ladingtankafsluiters en afsluiters in de leidingen vóór het lossen van de lading <sup>2)</sup>			
12. Sluiten van betrokken ladingtankafsluiters en afsluiters in de leidingen na beëindiging van het lossen <sup>2)</sup>			

<sup>2)</sup> Dit betreft afsluiters en soortgelijke voorzieningen zoals bedoeld in Voorschrift 20, paragraaf (2), letter (a), onder (iii), Voorschrift 23 en Voorschrift 24 van Bijlage I bij dit Verdrag.

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het lossen van de olielading.

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(d) Ballasten van ladingtanks

13. Aanduiding van geballaste tanks			
14. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten			
15. Ingeval afsluiters tussen laadleidingen en gescheiden ballastleidingen werden gebruikt, tijd, datum en bestek van het schip vermelden bij het (a) openen en (b) sluiten van de afsluiters			

Ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, overboordafsluiters, aansluitingen en onderlinge verbindingen van ladingtanks en leidingen werden afgesloten na beëindiging van het ballasten.

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

## (e) Schoonmaken van ladingtanks

16. Aanduiding van schoongemaakte tank(s)			
17. Datum en duur van het schoonmaken			
18. Schoonmaakmethoden <sup>3)</sup>			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

## (f) Lozen van vuile ballast

19. Aanduiding van tank(s)			
20. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen in zee			
21. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen in zee			
22. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens lozen			
23. In zee geloosde hoeveelheid			

<sup>3)</sup> Met de hand spuiten, machinaal wassen en/of wassen met chemicaliën. Indien gewassen met chemicaliën, dient de hierbij aangewende chemische stof en de gebruikte hoeveelheid te worden aangegeven.

24. Naar sloptank(s) overgebrachte hoeveelheid verontreinigd water (sloptank(s) aanduiden)			
25. Datum en haven van lozen in ontvangstinrichtingen aan de wal (indien van toepassing)			
26. Werde de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?			
27. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?			
28. Werde er olie waargenomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

## (g) Lozen van water uit sloptanks

29. Aanduiding van sloptank(s)			
30. Tijdsduur van bezinking na laatste binnenstromen van olierestanten, of			
31. Tijdsduur van bezinking na laatste lozing			
32. Datum, tijd en bestek van het schip bij het begin van het lozen			
33. Peiling van totale inhoud bij het begin van het lozen			
34. Peiling van grens tussen olie en wateroppervlak bij het begin van het lozen			
35. Geloosde bulkhoeveelheid en snelheid van lozing			
36. Laatste geloosde hoeveelheid en snelheid van lozing			
37. Datum, tijd en bestek van het schip aan het eind van het lozen			
38. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen			



39. Peiling van grens tussen olie- en wateroppervlak aan het eind van het lozen			
40. Werd de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?			
41. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?			
42. Werd er olie waargenomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

## (h) Verwijderen van olierestanten

43. Aanduiding van tank(s)			
44. Uit elke tank ge-loosde hoeveelheid			
45. Methode voor verwijdering van olierestanten: (a) ontvangst-inrichtingen (b) gemengd met lading (c) overgebracht naar (een) andere tank(s) (tank(s) aanduiden) (d) andere methode (aan-geven welke)			
46. Datum en haven van verwijdering van olierestanten			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoor-  
 ..... delijke officier .....

Kapitein .....

## (i) Lozen van schone ballast uit ladingtanks

47. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen van schone ballast			
48. Aanduiding van tank(s) waaruit werd geloosd			
49. Was (waren) de tank(s) leeg aan het eind van het lozen?			
50. Bestek van het schip aan het eind van het lozen, indien anders dan in 47			
51. Werd de lozing gedeeltelijk in het donker uitgevoerd; zo ja, voor hoe lang?			
52. Werden de te lozen vloeistof en het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing regelmatig gecontroleerd?			
53. Werd er olie waargenomen op het oppervlak van het water ter plaatse van de lozing?			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(j) Overboord lozen van oliehoudend lenswater, dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines tijdens verblijf in de haven<sup>4)</sup>

54. Haven			
55. Duur van verblijf			
56. Verwijderde hoeveelheid			
57. Datum en plaats van verwijdering			
58. Methode van verwijdering (aangeven of een olie-afscheider werd gebruikt)			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(k) Toevallig of ander uitzonderlijk lozen van olie

59. Datum en tijdstip van het voorval			
60. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval			

<sup>4)</sup> Wanneer de pomp automatisch aanslaat en uitpompt via een olie-afscheider, is het voldoende iedere dag aan te tekenen „Automatisch lozen uit vullings via de olie-afscheider”.

61. Benaderde hoeveelheid en soort van olie			
62. Omstandigheden van het lozen of wegvloeien, de redenen daarvoor en algemene opmerkingen			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(l) Is op enig tijdstip tijdens het overboord lozen het systeem voor bewaking en regeling van het lozen van olie buiten werking geweest? Zo ja, vermeld tijdstip en datum van deze storing en tijdstip en datum van hernieuwde inbedrijfstelling; bevestig dat dit te wijten is geweest aan storing in de apparatuur, met vermelding van oorzaak, indien deze bekend is.

.....  
 .....  
 .....

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(m) Aanvullende bedrijfsprocedures en algemene opmerkingen

.....  
 .....  
 .....

Voor olietankschepen met een bruto-inhoud van minder dan 150 registerton, handelend in overeenstemming met het bepaalde in Voor-schrift 15, paragraaf (4), van Bijlage I bij dit Verdrag dient de Administratie een geschikt Oliejournaal op te stellen.

Voor asfaltschepen kan de Administratie een afzonderlijk Olie-journaal opstellen met gebruikmaking van de rubrieken (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) en (m) van dit model van het Oliejournaal.

## II. VOOR SCHEPEN, GEEN OLIETANKSCHEPEN ZIJNDE

Naam van het schip .....

Werkzaamheden van ..... (datum) tot ..... (datum)

## (a) Ballasten of schoonmaken van brandstoftanks

1. Aanduiding van geballaste tank(s)			
2. Al dan niet schoon-gemaakt sedert zij voor het laatst olie bevatten, en indien niet de tevoren vervoerde soort olie			
3. Datum en bestek van het schip bij het begin van het schoonmaken			
4. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoor-  
 delijke officier .....

Kapitein .....

## (b) Lozen van vuile ballast of waswater uit onder (a) genoemde tanks

5. Aanduiding van tank(s)			
6. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen			

7. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen			
8. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen			
9. Methode van lozen (vermeld: naar ontvangstinstallatie of via geïnstalleerde apparatuur)			
10. Geloosde hoeveelheid			

Datum van de aantekening .....  
 .....

Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

## (c) Verwijderen van olierestanten

11. Aan boord achtergebleven hoeveelheid olierestanten			
12. Methoden voor verwijderen van olierestanten: (a) ontvangst-inrichting (b) gemengd bij de volgende keer bunkeren (c) overgebracht naar (een) andere tank(s) (d) andere methode (aangeven welke)			
13. Datum en haven van verwijdering van olierestanten			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(d) Overboord lozen van oliehoudend lenswater dat zich heeft verzameld in de ruimten voor machines tijdens verblijf in de haven <sup>5)</sup>

14. Haven			
15. Duur van verblijf			
16. Verwijderde hoeveelheid			

<sup>5)</sup> Wanneer de pomp automatisch aanslaat en uitpompt via een olie-afscheider, is het voldoende iedere dag aan te tekenen: „Automatisch lozen uit vullings via de olie-afscheider”.



17. Datum en plaats van verwijdering			
18. Methode van verwijdering: (a) via olie-afscheider (b) via olie-filtersysteem (c) via olie-afscheider en olie-filtersysteem (d) naar ontvangsinrichtingen			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

.....

Kapitein .....

(e) Toevallig of ander uitzonderlijk lozen van olie

19. Datum en tijdstip van het voorval			
20. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval			
21. Benaderde hoeveelheid en soort van olie			
22. Omstandigheden van het lozen of wegvloeien, de redenen daarvoor en algemene opmerkingen			

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

.....

Kapitein .....

(f) Is op enig tijdstip tijdens het overboord lozen het vereiste systeem voor bewaking en regeling van het lozen van olie buiten werking geweest? Zo ja, vermeld tijdstip en datum van de storing en tijdstip en datum van hernieuwde inbedrijfstelling; bevestig dat dit te wijten is geweest aan storing in de apparatuur, met vermelding van oorzaak, indien bekend.

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(g) Voor nieuwe schepen met een bruto-inhoud van 4.000 register-ton en meer:

Werd vuile ballast meegevoerd in brandstoftanks?

Ja/Nee .....

Zo ja, vermeld in welke tanks deze ballast werd meegevoerd, alsmede de methode van lozing van de vuile ballast .....

.....

.....

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

(h) Aanvullende bedrijfsprocedures en algemene opmerkingen ...

.....

.....

.....

Datum van de aantekening ..... Handtekening van de verantwoordelijke officier .....

Kapitein .....

**Bijlage II****VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEHEERSEN VAN VERONT-  
REINIGING DOOR SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN  
IN BULK****Voorschrift 1***Omschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „chemicaliën-tankschip” verstaan een schip dat in de eerste plaats is gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen met inbegrip van een „olietankschip”, zoals omschreven in Bijlage I van dit Verdrag, ingeval hiermede een gehele of gedeeltelijke lading schadelijke vloeistoffen in bulk wordt vervoerd;

(2) wordt onder „schone ballast” verstaan ballast in een tank die, nadat er voor het laatst een lading in werd vervoerd, die een stof bevatte van de categorie A, B, C of D, grondig is schoongemaakt en waaruit de als gevolg daarvan overgebleven restanten zijn geloosd en welke tank is geleegeerd overeenkomstig de desbetreffende voorschriften van deze Bijlage;

(3) wordt onder „gescheiden ballast” verstaan ballastwater dat wordt ingenomen in een tank, die permanent is bestemd voor het vervoeren van ballast of voor het vervoeren van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke vloeistoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de Bijlagen van dit Verdrag, en die volledig gescheiden is van de lading en het brandstofliesysteem;

(4) wordt onder „dichtstbijzijnde land” verstaan hetgeen is omschreven in Voorschrift 1 (9) van Bijlage I van dit Verdrag;

(5) wordt onder „vloeistoffen” verstaan vloeistoffen met een dampdruk van niet meer dan 2,8 kg/cm<sup>2</sup> bij een temperatuur van 37,8 graden Celsius;

(6) wordt onder „een schadelijke vloeistof” verstaan elke vloeistof genoemd in Aanhangel II van deze Bijlage, of ingevolge de bepalingen van Voorschrift 3 (4), voorlopig ingedeeld in een der categorieën A, B, C en D;

(7) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waarbinnen, om algemeen aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer in dat gebied, het volgen van bijzondere voorgeschreven methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen wordt vereist;

Bijzondere gebieden zijn:

- (a) het Baltische-Zeegebied en
- (b) het Zwarte-Zeegebied;

(8) wordt onder „het Baltische-Zeegebied” verstaan het gebied omschreven in Voorschrift 10 (1) (b) van Bijlage I van dit Verdrag;

(9) wordt onder „het Zwarte-Zeegebied” verstaan het gebied omschreven in Voorschrift 10 (1) (c) van Bijlage I van dit Verdrag.

## Voorschrift 2

### *Toepassing*

(1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren.

(2) Wanneer een lading, waarvoor de bepalingen gelden van Bijlage I van dit Verdrag, in de laadruimte van een chemicaliën-tank-schip wordt vervoerd, gelden tevens de desbetreffende voorschriften van Bijlage I van dit Verdrag.

(3) Voorschrift 13 van deze Bijlage is alleen van toepassing op schepen waarin stoffen worden vervoerd die ingedeeld zijn in de categorieën A, B of C, met het doel het lozen daarvan te beheersen.

## Voorschrift 3

### *Indeling in categorieën en opsomming van schadelijke vloeistoffen*

(1) Voor de toepassing van de Voorschriften van deze Bijlage, met uitzondering van Voorschrift 13, worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

(a) Categorie A – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een groot gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die ernstige schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve de toepassing rechtvaardigen van strikte maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

(b) Categorie B – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die schade zouden toebrengen aan het genoegen dat de zee verschaft of aan ander recht-

matig gebruik van de zee en derhalve de toepassing rechtvaardigen van bijzondere maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

(c) *Categorie C – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een gering gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of die geringe schade zouden toebrengen aan het genoeg dat de zee verschaft of aan ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve een bijzondere behandeling vereisen.*

(d) *Categorie D – Schadelijke vloeistoffen die, wanneer zij bij het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast in zee worden geloosd, een waarneembaar gevaar zouden opleveren voor hetzij mariene hulpbronnen, hetzij de gezondheid van de mens, of minimale schade zouden toebrengen aan het genoeg dat de zee verschaft of aan ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve enige aandacht bij de behandeling ervan vergen.*

(2) *Richtlijnen voor de indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen worden gegeven in Aanhangsel I van deze Bijlage.*

(3) *De lijst van in bulk vervoerde en tot nu toe in categorieën ingedeelde schadelijke vloeistoffen waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn, wordt gegeven in Aanhangsel II van deze Bijlage.*

(4) *Wanneer wordt voorgesteld een vloeistof in bulk te vervoeren, die niet in een categorie is ingedeeld ingevolge paragraaf (1) van dit Voorschrift of die niet is beoordeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, komen de Regeringen van de Partijen bij dit Verdrag die bij het voorgestelde vervoer zijn betrokken een voorlopige beoordeling overeen voor het voorgestelde vervoer, zulks op grond van de richtlijnen bedoeld in paragraaf (2) van dit Voorschrift. Totdat de betrokken Regeringen volledige overeenstemming hebben bereikt, wordt de stof vervoerd onder de strengste van de voorgestelde voorwaarden. Zo spoedig mogelijk, doch niet later dan negentig dagen na het eerste vervoer, stelt de Administratie de Organisatie daarvan in kennis en verschaft zij nadere bijzonderheden over de stof en voorlopige beoordeling ter onverwijldte toezending aan alle Partijen te hunner inlichting en overweging. De Regering van elke Partij heeft negentig dagen daaraanvolgend de tijd om haar opmerkingen aan de Organisatie toe te zenden, met betrekking tot de beoordeling van de stof.*

#### Voorschrift 4

##### *Overige vloeistoffen*

(1) *De stoffen, genoemd in Aanhangsel III van deze Bijlage zijn*

beoordeeld, en hierbij is vastgesteld dat zij niet vallen onder de categorieën A, B, C of D, zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) van deze Bijlage, aangezien zij op het ogenblik niet schadelijk worden geacht voor de gezondheid van de mens, de mariene hulpbronnen, het genoeg dat de zee verschaft en ander rechtmatig gebruik van de zee, wanneer zij in zee worden geloosd als gevolg van het schoonmaken van tanks of het verwijderen van ballast.

(2) De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen van lenswater of ballastwater of andere restanten of mengsels die alleen stoffen bevatten zoals genoemd in Aanhangsel III van deze Bijlage.

(3) De bepalingen van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het lozen in zee van schone ballast of gescheiden ballast.

### Voorschrift 5

#### *Lozen van schadelijke vloeistoffen*

#### **Stoffen van de categorieën A, B en C buiten bijzondere gebieden en stoffen van categorie D in alle gebieden**

Behoudens het bepaalde in Voorschrift 6 van deze Bijlage,

(1) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie A zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (a) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten, moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten in een ontvangstinstallatie te worden geloosd, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder de voor die stof in kolom III van Aanhangsel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de resterende uitstromende vloeistof, en totdat de tank leeg is. Het dan nog in de tank overgebleven restant mag worden geloosd in zee mits het wordt verdund door toevoeging van een hoeveelheid water van ten minste 5% van de totale inhoud van de tank, en ook aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(2) zal het lozen in zee verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (b) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijze en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op de door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan  $1 \text{ m}^3$  of  $1/3000$ ste van de tankinhoud in  $\text{m}^3$ ;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(3) zal het lozen in zee verboden zijn van stoffen van categorie C zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (c) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) de werkwijze en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op de door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat concentratie, snelheid en hoeveelheid van de uitstromende vloeistof zodanig zijn, dat de concentratie van de

stof in de volgstroom van het schip 10 delen per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan 3 m<sup>3</sup> of 1/1000ste van de tankinhoud in m<sup>3</sup>;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(4) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie D zoals bedoeld in Voorschrift 3 (1) (d) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater, of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen, in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen, in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) deze mengsels hebben een concentratie die niet groter is dan een deel stof op tien delen water; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

(5) mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de Administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen. Ingeval het daarna nog nodig is de tank te wassen, dient het gebruikte waswater in zee te worden geloosd in overeenstemming met het bepaalde in de paragrafen (1), (2), (3) of (4) van dit Voorschrift, naar gelang van toepassing.

(6) zal het lozen in zee verboden zijn van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn ingedeeld, of niet zijn ingedeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, of van ballastwater, tankwaswater, of van andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten.

#### **Stoffen van de categorieën A, B en C, binnen bijzondere gebieden**

Behoudens het bepaalde in Voorschrift 6 van deze Bijlage,

(7) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie A



zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (a) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten. Ingeval tanks die dergelijke stoffen of mengsels bevatten moeten worden gewassen, dienen de aldus ontstane restanten te worden afgegeven aan een ontvangstinstallatie, waarvoor de Staten welker grondgebied aan het bijzondere gebied grenst, zorg moeten dragen ingevolge het bepaalde in Voorschrift 7 van deze Bijlage, totdat de concentratie van de stof in de in deze installatie uitstromende vloeistof is gedaald tot of onder de voor die stof in kolom IV van Aanhangsel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de resterende uitstromende vloeistof en totdat de tank leeg is. Het dan nog in de tank overgebleven restant mag worden geloosd in zee mits het wordt verdund door toevoeging van een hoeveelheid water van ten minste 5 percent van de totale inhoud van de tank, en ook aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, of van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(8) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie B zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (b) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) na het lossen van de lading is de tank gewassen met een hoeveelheid water van ten minste 0,5 percent van de totale inhoud van de tank en de aldus ontstane restanten zijn afgegeven aan een ontvangstinstallatie, totdat de tank leeg is;

(b) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(c) de werkwijzen en voorzieningen voor het lozen en schoonmaken zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de per tijdseenheid uitstromende hoeveelheid vloeistof en de concentratie van de stof daarin zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(9) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen van categorie C zoals omschreven in Voorschrift 3 (1) (c) van deze Bijlage, of van stoffen die voorlopig als zodanig zijn ingedeeld, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, behalve wanneer aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 knopen in geval van schepen met eigen voortstuwing, en van ten minste 4 knopen in geval van schepen zonder eigen voortstuwing;

(b) de werkwijzen en voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de Administratie. Deze werkwijzen en voorzieningen moeten zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en dienen te verzekeren dat de per tijdseenheid uitstromende vloeistof en de concentratie van de stof daarin zodanig zijn, dat de concentratie van de stof in de volgstroom van het schip 1 deel per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximum hoeveelheid van de uit elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen geloosde lading bedraagt niet meer dan de maximum hoeveelheid, toegelaten in overeenstemming met de werkwijzen bedoeld onder (b) van deze paragraaf, welke hoeveelheid in geen geval groter mag zijn dan  $1 \text{ m}^3$  of  $1/3000$ ste van de tankinhoud in  $\text{m}^3$ , al naar gelang welke de grootste is;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, rekening houdende met de plaats van de zeewaterinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en in water van ten minste 25 meter diepte.

(10) mogen voor het verwijderen van ladingrestanten uit een tank ventilatiemethoden worden toegepast die door de Administratie zijn goedgekeurd. Deze methoden dienen te zijn gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen. Ingeval het daarna nog nodig is de tank te wassen, dient het gebruikte tankwaswater in zee te worden geloosd in overeenstemming met het bepaalde in de paragrafen (7), (8) of (9) van dit Voorschrift, naar gelang van toepassing.

(11) zal het lozen in zee zijn verboden van stoffen die niet in een categorie zijn ingedeeld, niet voorlopig zijn beoordeeld, of niet zijn beoordeeld zoals bedoeld in Voorschrift 4 (1) van deze Bijlage, of van ballastwater, tankwaswater of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten.

(12) Niets in dit Voorschrift zal verhinderen dat een schip de restanten van een lading van klasse B of C aan boord houdt en deze restanten in zee loost buiten een bijzonder gebied ingevolge het bepaalde in onderscheidenlijk paragraaf (2) of (3) van dit Voorschrift.

(13) (a) De Regeringen van Partijen bij dit Verdrag, wier kust grenst aan een bijzonder gebied moeten tezamen een datum overeenkomen vóór welke aan het bepaalde in Voorschrift 7 (1) van deze Bijlage dient te zijn voldaan en waarop het bepaalde in de paragrafen (7), (8), (9) en (10) van dit Voorschrift met betrekking tot dat gebied van kracht wordt en zij moeten de Organisatie ten minste zes maanden voor die datum in kennis stellen van de aldus vastgestelde datum. De Organisatie moet alle Partijen onverwijld in kennis stellen van die datum.

(b) Ingeval de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag eerder valt dan de datum, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde onder (a) van deze paragraaf, zal gedurende de tussenvallende termijn het bepaalde in de paragrafen (1), (2) en (3) van dit Voorschrift van toepassing zijn.

## Voorschrift 6

### *Uitzonderingen*

Voorschrift 5 van deze Bijlage is niet van toepassing op:

(a) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of mensens levens op zee te redden; of

(b) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, ten gevolge van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan:

(i) mits na optreden van de beschadiging of na het ontdekken van het lozen alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of zo gering mogelijk te doen zijn;

en

(ii) behalve in geval de eigenaar of de kapitein handelde met het voornemen schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in de wetenschap, dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of

(c) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die dergelijke stoffen bevatten, welke zijn goedgekeurd door de Administratie, indien dit gebeurt ter bestrijding van bepaalde gevallen van verontreiniging ten einde de schade door de verontreiniging te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsgebied wordt overwogen de lozing te laten plaatsvinden.

## Voorschrift 7

*Ontvangstinrichtingen*

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe, zorg te dragen voor de installatie van ontvangstinrichtingen al naar de behoeften van schepen, die gebruik maken van haar havens, laad- en losplaatsen of scheepsreparatiehavens, en wel als volgt:

(a) laad- en loshavens en overslagplaatsen moeten zijn uitgerust met inrichtingen, toereikend om – zonder onnodig oponthoud voor schepen – die schadelijke vloeistoffen bevattende residuen en mengsels in ontvangst te nemen, welke voor afgifte door schepen die deze vervoeren zouden overblijven ten gevolge van de toepassing van deze Bijlage; en

(b) scheepsreparatiehavens waar herstelwerkzaamheden aan chemi-calientankschepen worden ondernomen, moeten zijn uitgerust met inrichtingen geschikt voor het in ontvangst nemen van schadelijke vloeistoffen bevattende residuen en mengsels.

(2) De Regering van elke Partij moet de soorten van inrichtingen bepalen die, ter toepassing van het bepaalde onder (1) van dit Voorschrift, in elke laad- en loshaven, overslagplaats, en scheepsreparatiehaven binnen haar grondgebied zijn geïnstalleerd en de Organisatie daarvan in kennis stellen.

(3) Elke Partij moet de Organisatie, ter mededeling aan de betrokken Partijen, in kennis stellen van elk geval waarin wordt beweerd dat inrichtingen, die ingevolge het bepaalde onder (1) van dit Voorschrift worden vereist, ontoereikend zouden zijn.

## Voorschrift 8

*Maatregelen ten behoeve van het toezicht*

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag benoemt of machtigt inspecteurs belast met de zorg voor de naleving van de bepalingen van dit Voorschrift.

**Stoffen van categorie A in alle gebieden**

(2) (a) Wanneer een tank gedeeltelijk wordt geleegd, of wordt geleegd doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aangetekend.

(b) Tot het tijdstip waarop de tank wordt schoongemaakt dient elke verdere handeling van het verpompen of verplaatsen waarbij de tank is betrokken, eveneens in het Ladingjournaal te worden aange-tekend.

(3) Indien de tank moet worden schoongemaakt:

(a) dient de uitstromende vloeistof afkomstig van het tankwassen door het schip aan een ontvangstinrichting te worden afgegeven, tenminste tot het tijdstip waarop de concentratie van de stof in de af te geven vloeistof, blijkens analyses van door de inspecteur genomen monsters, is gedaald tot de voor die stof in Aanhangel II bij deze Bijlage voorgeschreven concentratie in de resterende uitstromende vloeistof. Wanneer de vereiste concentratie in de resterende vloeistof is bereikt, dient het overgebleven tankwaswater te blijven worden afgegeven aan de ontvangstinrichting, totdat de tank leeg is. Van deze handelingen dient behoorlijk aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal en deze dient te worden gewaarmerkt door de inspecteur; en

(b) na verdunning van het dan nog in de tank achtergebleven residu met een hoeveelheid water van tenminste 5% van de totale tankinhoud, mag dit mengsel in zee worden geloosd overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 5 (1), (a), (b) en (c) of Voorschrift 5 (7), (a), (b) en (c) van deze Bijlage, al naar gelang van toepassing is. Van deze handelingen dient behoorlijk aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

(4) Wanneer de Regering van de ontvangende Partij ervan overtuigd is dat het niet wel doenlijk is de concentratie van de stof in de uitstromende vloeistof te meten zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken, kan die Partij een andere werkwijze aanvaarden als gelijkwaardig aan lid (3) (a), mits:

(a) een voorwas-procedure voor die tank en die stof, gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen, door de Administratie is goedgekeurd en die Partij ervan overtuigd is dat deze procedure voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 5 (1) of (7) van deze Bijlage, al naar van toepassing is ten aanzien van het bereiken van de voorgeschreven concentraties van de resterende uitstromende vloeistof;

(b) een behoorlijk door die Partij gemachtigde inspecteur in het Ladingjournaal bevestigt dat:

- (i) de tank met de bijbehorende pomp en pijpleidingen zijn geleegd en dat de in de tank achtergebleven hoeveelheid lading even groot is als of kleiner is dan de hoeveelheid waarop de goedgekeurde voorwas-procedure als bedoeld onder (ii) van dit lid, is gebaseerd;
- (ii) de voorwas is uitgevoerd in overeenstemming met de door de Administratie goedgekeurde voorwas-procedure voor die tank en die stof; en
- (iii) het tankwaswater, afkomstig van deze voorwas, is afgegeven aan een ontvangstinrichting en de tank leeg is;

(c) het lozen in zee van alle achtergebleven residuen in overeenstemming met het bepaalde onder (3) (b) van dit Voorschrift geschiedt en daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal.

**Stoffen van categorie B buiten bijzondere gebieden en stoffen van categorie C in alle gebieden**

(5) Onverlet het toezicht en de goedkeuring door de gemachtigde of benoemde inspecteur, voorzover zulks door de Regering van de Partij nodig geacht, draagt de kapitein van een schip er zorg voor dat, met betrekking tot een stof van categorie B buiten bijzondere gebieden of een stof van categorie C in alle gebieden, aan het volgende wordt voldaan:

(a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt geleegd, of wordt geleegd doch niet schoongemaakt, wordt dit aangetekend in het Ladingjournaal;

(b) ingeval de tank op zee moet worden schoongemaakt:

(i) dienen de laadleidingen van die tank te worden afgetapt en dient dit in het Ladingjournaal te worden aangetekend;

(ii) mag de hoeveelheid van de stof, die in de tank achterblijft, niet groter zijn dan de maximum hoeveelheid die van die stof in zee mag worden geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (2) (c) van deze Bijlage buiten bijzondere gebieden in geval van stoffen van categorie B, of volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (3) (c) en in Voorschrift 5 (9) (c), buiten respectievelijk binnen bijzondere gebieden in geval van stoffen van categorie C. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal;

(iii) wanneer het voornemen bestaat de hoeveelheid achtergebleven stof te lozen in zee, dient te worden voldaan aan de goedgekeurde procedures en dient de voor een zodanige lozing vereiste verdunning van de stof te zijn bereikt. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of

(iv) wanneer het tankwaswater niet in zee wordt geloosd, dient, ingeval er tankwaswater vanuit die tank naar een andere tank aan boord wordt overgebracht, daarvan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; en

(v) dient elke daaropvolgende lozing in zee van dat tankwaswater te geschieden overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 5 van deze Bijlage ten aanzien van het gebied en de categorie van de stof welke van toepassing zijn;

(c) ingeval de tank in de haven moet worden schoongemaakt:

(i) dient het tankwaswater te worden afgegeven aan een ontvangstinrichting en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of

(ii) dient het tankwaswater aan boord van het schip te worden gehouden en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal, onder vermelding van de plaats en de aard van het tankwaswater;

(d) ingeval, na het lossen van een stof van categorie C binnen een bijzonder gebied, enig residu of tankwaswater aan boord moet worden gehouden totdat het schip het bijzondere gebied heeft verlaten, dient de kapitein dit te vermelden door een aantekening hiervan in het Ladingjournaal en in dit geval zijn de procedures als neergelegd in Voorschrift 5 (3) van deze Bijlage van toepassing.

### **Stoffen van categorie B binnen bijzondere gebieden**

(6) Onverlet het toezicht en de goedkeuring door de gemachtigde of benoemde inspecteur, voorzover zulks door de Regering van de Partij nodig geacht, draagt de kapitein van een schip er zorg voor dat, met betrekking tot een stof van categorie B binnen een bijzonder gebied, aan het volgende wordt voldaan:

(a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt gelost of wordt gelost doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aangekend;

(b) tot het tijdstip waarop de tank wordt schoongemaakt, dient elk daaropvolgend verpompen of verplaatsen, waarbij de tank is betrokken, eveneens in het Ladingjournaal te worden aangekend;

(c) ingeval de tank moet worden gewassen, dient de uitstromende vloeistof afkomstig van het tankwassen, die een hoeveelheid water dient te bevatten van ten minste 0,5% van de totale tankinhoud, door het schip te worden afgegeven aan een ontvangstinrichting, totdat de tank met de bijbehorende pomp en pijpleidingen leeg zijn. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal;

(d) ingeval de tank verder moet worden schoongemaakt en gelegegd op zee, draagt de kapitein er zorg voor dat:

(i) de goedgekeurde procedures als bedoeld in Voorschrift 5 (8)

(c) van deze Bijlage worden gevolgd en dat daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal; en

(ii) elke lozing in zee geschiedt volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (8) van deze Bijlage en daarvan aantekening wordt gehouden in het Ladingjournaal;

(e) ingeval na het lossen van een stof van categorie B binnen een bijzonder gebied, enig residu of tankwaswater aan boord moet worden gehouden totdat het schip het bijzondere gebied heeft verlaten, dient de kapitein dit te vermelden door een aantekening hiervan in het Ladingjournaal en in dit geval zijn de procedures als neergelegd in Voorschrift 5 (2) van deze Bijlage van toepassing.

**Stoffen van categorie D binnen alle gebieden**

(7) De kapitein van een schip draagt, met betrekking tot een stof van categorie D, er zorg voor dat aan het volgende wordt voldaan:

(a) ingeval een tank gedeeltelijk wordt gelost, of gelost doch niet schoongemaakt, dient dit in het Ladingjournaal te worden aange-tekend;

(b) ingeval de tank op zee moet worden schoongemaakt:

(i) dienen de ladingleidingen van die tank te worden afgetapt en dient dit in het Ladingjournaal te worden aangetekend;

(ii) wanneer het voornemen bestaat de hoeveelheid achtergebleven stof te lozen in zee, dient de voor een zodanige lozing vereiste verdunning van de stof te zijn bereikt. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of

(iii) wanneer het tankwaswater niet in zee wordt geloosd, dient, ingeval er tankwaswater vanuit die tank naar een andere tank aan boord wordt overgebracht, daarvan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; en

(iv) dient elke daaropvolgende lozing in zee van dit tankwaswater te geschieden volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (4) van deze Bijlage;

(c) ingeval de tank in de haven moet worden schoongemaakt:

(i) dient het tankwaswater te worden afgegeven aan een ontvangstinrichting en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal; of

(iii) dient het tankwaswater aan boord van het schip te worden gehouden en dient hiervan aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal, onder vermelding van de plaats en de aard van het tankwaswater.

**Lozen uit een sloptank**

(8) alle residuen, die aan boord worden gehouden in een sloptank, met inbegrip van lenswater uit pompkamers, die een stof bevatten van categorie A, of – binnen een bijzonder gebied – een stof bevatten van categorie A of categorie B, dienen te worden afgegeven aan een ontvangstinrichting volgens het bepaalde in Voorschrift 5 (1), (7) of (8) van deze Bijlage, al naar van toepassing is. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

(9) Alle residuen, die aan boord worden gehouden in een sloptank, met inbegrip van lenswater uit pompkamers, die een hoeveelheid van een stof van categorie B buiten een bijzonder gebied of van een stof van categorie C binnen alle gebieden bevatten groter dan het totaal van de maximum hoeveelheid neergelegd in Voorschrift 5 (2) (c), (3) (c) of (9) (c) van deze Bijlage, al naar van toepassing is,



dienen te worden afgegeven aan een ontvangstinrichting. Hiervan dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal.

## Voorschrift 9

### *Ladingjournaal*

(1) Elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is dient te zijn voorzien van een Ladingjournaal, al dan niet als onderdeel van het voorgeschreven scheepsdagboek, in de vorm als omschreven in Aanhangel IV bij deze Bijlage.

(2) Het Ladingjournaal dient te worden ingevuld, voor elke tank afzonderlijk, telkens wanneer een van de volgende handelingen, die een schadelijke vloeistof betreft, aan boord van het schip plaatsvindt:

- (i) het innemen van lading;
- (ii) het lossen van lading;
- (iii) het overbrengen van lading;
- (iv) het overbrengen van lading, ladingresiduen of mengsels, die lading bevatten, naar een sloptank;
- (v) het schoonmaken van ladingtanks;
- (vi) het overbrengen uit sloptanks;
- (vii) het ballasten van ladingtanks;
- (viii) het overbrengen van verontreinigd ballastwater;
- (ix) het lozen in zee volgens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

(3) Van elk lozen zoals bedoeld in artikel 8 van dit Verdrag en in Voorschrift 6 van deze Bijlage, hetzij opzettelijk, hetzij toevallig, van een schadelijke vloeistof of van een mengsel dat een dergelijke stof bevat, dient aantekening te worden gehouden in het Ladingjournaal onder vermelding van de omstandigheden waaronder en de reden waarom het lozen geschiedde.

(4) Wanneer een inspecteur, benoemd of gemachtigd door de Regering van een Partij bij dit Verdrag tot toezicht op alle handelingen waarop deze Bijlage van toepassing is, een schip heeft geïnspecteerd, dient deze inspecteur daarvan aantekening te doen in het Ladingjournaal.

(5) Elke handeling zoals bedoeld in de leden (2) en (3) van dit Voorschrift dient onverwijld volledig te worden aangetekend in het Ladingjournaal, en wel zodanig dat alle in het dagboek vereiste aantekeningen, die betrekking hebben op die handeling, volledig worden ingeschreven.

Elke aantekening dient te worden ondertekend door de officier of officieren belast met de betrokken handeling en, wanneer het schip bemand is, dient elke bladzijde door de kapitein van het schip te

worden getekend. De aantekeningen in het Ladingjournaal worden gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren en, voor schepen die in het bezit zijn van een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973), in de Engelse of de Franse taal. In geval van geschil of tegenstrijdigheid zijn de aantekeningen in een officiële nationale taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, bepalend.

(6) Het Ladingjournaal wordt bewaard op een plaats waar het direct beschikbaar is voor inspectie en wel, derhalve in het geval van onbemande gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het dient gedurende een termijn van twee jaren na dagtekening van de laatste aantekening te worden bewaard.

(7) De bevoegde instantie van de Regering van een Partij heeft het recht het Ladingjournaal in te zien aan boord van alle schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, terwijl het schip zich in een van haar havens bevindt, en een afschrift te maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein van het schip te verlangen, het afschrift te waarmerken als een waarheidsgetrouw afschrift van de betrokken aantekening.

Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Ladingjournaal van het schip heeft gewaarmerkt, zal bij alle gerechtelijke procedures worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De inspectie van een Ladingjournaal en de vervaardiging van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde instantie ingevolge het bepaalde in deze paragraaf dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

#### Voorschrift 10

##### *Onderzoeken*

(1) Schepen, waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn en die schadelijke vloeistoffen in bulk vervoeren, dienen als volgt te worden onderzocht:

(a) Een eerste onderzoek voordat een schip in dienst wordt gesteld, of voordat het Certificaat, als vereist in Voorschrift 11 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit onderzoek dient een volledige inspectie te omvatten van de bouw, uitrusting, installaties, inrichtingen en het materiaal van het schip, voorzover het schip valt onder deze Bijlage. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat ten volle wordt voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken, die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar en die zodanig dienen te zijn, dat verzekerd wordt dat de bouw, uitrusting, installaties, inrichtingen en het materiaal van het schip ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) wordt verlengd, zoals bepaald in Voorschrift 12, lid (2) of lid (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van de periodieke onderzoeken dienovereenkomstig worden verlengd.

(c) Tussentijdse onderzoeken die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan dertig maanden, en die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage en in goede bedrijfsklare staat verkeren. Van het onderzoek wordt aantekening gehouden op het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973), afgegeven krachtens Voorschrift 11 van deze Bijlage.

(2) Onderzoeken van een schip met betrekking tot de naleving van de bepalingen van deze Bijlage worden verricht door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter de onderzoeken toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties. In alle gevallen waarborgt de Administratie ten volle de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

(3) Na elk onderzoek van een schip krachtens dit Voorschrift mag geen belangrijke wijziging zonder toestemming van de Administratie worden aangebracht in de onderzochte bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting en installaties voor herstel of onderhoud.

### Voorschrift 11

#### *Afgifte van het Certificaat*

(1) Na onderzoek van elk schip overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 10 van deze Bijlage wordt een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven aan een dergelijk schip voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen, bestemd voor reizen naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag.

(2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie hetzij door een daartoe door haar gemachtigde persoon of organisatie. In alle gevallen aanvaardt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat.

(3) (a) De Regering van een Partij kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek onderwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Certificaat afgeven of tot afgifte daarvan machtigen, ten behoeve van het schip, overeenkomstig de bepalingen van deze Bijlage.

(b) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

(c) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en het moet op dezelfde wijze worden erkend als een Certificaat dat is afgegeven krachtens lid (1) van dit Voorschrift.

(d) Er worden geen Internationale Certificaten van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) afgegeven ten behoeve van enig schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag.

(4) Het Certificaat wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, in de vorm van het model opgenomen in Aanhangsel V bij deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

#### Voorschrift 12

##### *Geldigheidsduur van het Certificaat*

(1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging voor het Vervoer van Schadelijke Vloeistoffen in Bulk (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na de datum van afgifte, behalve zoals bepaald onder lid (2) en lid (4) van dit Voorschrift.

(2) Indien een schip zich op het tijdstip waarop de geldigheidsduur van het Certificaat afloopt niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij dit Verdrag wier vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter slechts worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of

waarin het aan een onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk blijkt zulks te doen.

(3) Van geen enkel Certificaat mag op deze wijze de geldigheidsduur langer dan vijf maanden worden verlengd en een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.

(4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.

(5) Een Certificaat is niet langer geldig indien belangrijke wijzigingen zonder toestemming van de Administratie zijn aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en het materiaal, zolang vereist volgens deze Bijlage, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting of installaties voor herstel of onderhoud, of indien tussentijdse onderzoeken, zoals vastgesteld door de Administratie krachtens Voorschrift 10, lid (1) (c) van deze Bijlage, niet worden verricht.

(6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar gelang welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overdracht, stelt de Regering van de Partij, welks vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overdracht bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

### Voorschrift 13

#### *Eisen ter beperking van verontreiniging door een ongeval*

(1) Van schepen voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk die onder de bepalingen van deze Bijlage vallen, dienen het ontwerp, de bouw, de uitrusting en de bedrijfsvoering zodanig te

zijn, dat het ongecontroleerd lozen in zee van dergelijke stoffen tot een minimum wordt beperkt.

(2) Ingevolge het bepaalde in lid (1) van dit Voorschrift vaardigt de Regering van elke Partij nauwkeurige bepalingen uit, of doet deze uitvaardigen, met betrekking tot het ontwerp, de bouw, de uitrusting en de bedrijfsvoering van dergelijke schepen.

(3) Met betrekking tot chemicaliën-tankschepen dienen de bepalingen, bedoeld in lid (2) van dit Voorschrift, ten minste alle Voorschriften in te houden zoals deze worden gegeven in de Code voor de bouw en uitrusting van schepen voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, zoals aanvaard door de Vergadering van de Organisatie in Resolutie A.212 (VII), met inbegrip van eventueel door de Organisatie aangebrachte wijzigingen, mits de wijzigingen op die Code worden aangenomen en in werking gesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag ten aanzien van procedures voor wijziging van een Aanhangsel bij een Bijlage.

---

## Aanhangsel I

### RICHTLIJNEN VOOR DE INDELING IN CATEGORIEËN VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

#### Categorie A

Stoffen, welke kunnen bioaccumuleren en tevens een gevaar kunnen vormen voor de flora en fauna in het water of de gezondheid van de mens; of die uiterst giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 4, bepaald door een TLM\* van minder dan 1 deel per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen die matig giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 3, bepaald door een TLM van 1 deel of meer, doch minder dan 10 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

#### Categorie B

Stoffen, welke kunnen bioaccumuleren, met een korte retentietijd van een week of minder; of die de smaak van eetbare zeedieren zouden kunnen bederven of die matig giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 3, bepaald door een TLM van 1 deel of meer, doch minder dan 10 delen per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen, die in geringe mate giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 2, bepaald door een TLM van 10 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 100 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

#### Categorie C

Stoffen die in geringe mate giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 2, bepaald door een TLM van 10 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 100 delen per miljoen); en bovendien bepaalde stoffen die vrijwel niet giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 1, bepaald door een TLM van 100 of meer delen per miljoen, doch niet meer dan 1000 delen per miljoen) wanneer bijzonder gewicht wordt toegekend aan bijkomende elementen van het gevarenprofiel of aan bijzondere eigenschappen van de stof.

---

\* TLM = Threshold Limit value marine, d.i. de drempelwaarde van de concentratie, waarboven bepaalde ongewenste uitwerkingen op organismen in zee kunnen worden verwacht; deze waarden worden opgegeven door de Group of Experts for the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP).

### Categorie D

Stoffen die vrijwel niet giftig zijn voor de flora en fauna in het water (uitgedrukt in gevarengraad 1, bepaald door een TLM van 100 of meer delen per miljoen doch niet meer dan 1000 delen per miljoen); of die de zeebodem bedekken met afzettingen welke een grote biochemische zuurstofbehoefte (BOD) hebben of die uiterst gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de mens, met een  $LD_{50}^*$  van minder dan 5 mg/kg; of die een matige achteruitgang veroorzaken van de recreatiemogelijkheden als gevolg van slechte afbreekbaarheid, reuk of giftige of irriterende eigenschappen, die mogelijk het gebruik van stranden verstoren; of die matig gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de mens, met een  $LD_{50}$  van 5 mg/kg of meer, doch minder dan 50 mg/kg, en een geringe achteruitgang veroorzaken van de recreatiemogelijkheden.

### Overige vloeistoffen

(voor de toepassing van Voorschrift 4 van deze Bijlage)

Andere stoffen dan die vermeld in de bovengenoemde categorieën A, B, C en D.

---

\*  $LD_{50}$  = Letale Dosis = dosis van een stof die bij toediening dodelijk is voor 50% van de proefdieren.

---



## Aanhangel II

## LIJST VAN IN BULK VERVOERDE SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN

stof	VN No.	Verontreinigingscategorie voor bedrijfsmatige lozingen	Concentratie in de resterende vloeistof (in gewichtspercentage)	
		(Voorschrift 3 van Bijl. II)	(Voorschrift 5 (1) van Bijl. II)	(Voorschrift 5 (7) van Bijl. II)
	I	II	III <i>Buiten bijzondere gebieden</i>	IV <i>Binnen bijzondere gebieden</i>
Acetaldehyde	1089	C		
Azijnzuur	1842	C		
Azijnzuuranhydride	1715	C		
Aceton	1090	D		
Acetoncyanhydrine	1541	A	0,1	0,05
Acetylchloride	1717	C		
Acroleïne	1092	A	0,1	0,05
Acrylzuur*	—	C		
Acrylnitril	1093	B		
Adiponitril	—	D		
Alkylbenzeensulfonaat (rechte keten)	—	C		
(vertakte keten)		B		
Allylalcohol	1098	B		
Allylchloride	1100	C		
Aluinaarde (15% oplossing)	—	D		
Aminoethylethanolamine (hydroxyethylethyleendiamine)*	—	D		
Ammonia (28% waterige opl.)	1005	B		
iso-Amylacetaat	1104	C		
n-Amylacetaat	1104	C		
n-Amylalcohol	—	D		
Aniline	1547	C		
benzeen	1114	C		
benzylalcohol	—	D		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
Benzylchloride	1738	B		
n-Butylacetaat	1123	D		
sec-Butylacetaat	1124	D		
n-Butylacrylaat	—	D		
Butylbutyraat*	—	B		
Butyleenglycol (en)	—	D		
Butylmethacrylaat	—	D		
n-Butylaldehyde	1129	B		
Boterzuur	—	B		
Calciumhydroxyde (oplossing)	—	D		
Kamferolie	1130	B		
Zwavelkoolstof	1131	A	0,01	0,005
Tetrachloorkoolstof	1846	B		
Kaliumhydroxyde	1814	C		
Chloorazijnzuur	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chloorhydrinen (ruw)*	—	D		
Chloropreen *	1991	C		
Chloorsulfonzuur	1754	C		
p-Chloortolueen	—	B		
Citroenzuur (10-25%)	—	D		
Creosoot	1334	A	0,1	0,05
Cresol (en)	2076	A	0,1	0,05
Cresylzuur	2022	A	0,1	0,05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumeen	1918	C		
Cyclohexaan	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanon	1915	D		
Cyclohexylamine*	—	D		
para Cymeen (Isopropyltolueen) *	2046	D		
Decahydronaftaleen	1147	D		
Decaan *	—	D		
Diacetalcohol *	1148	D		
Dibenzylether *	—	C		
Dichloorbenzeen (en)	1591	A	0,1	0,05
Dichloorethylether	1916	B		
Dichloorpropeen- dichloorpropaan- mengsel (D.D. grondont- smettingsmiddel)	2047	B		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzeen (gemengde isomeren)	2049	C		
Diethylether	1155	D		
Diethyleentramine *	2079	C		
Diethyleenglycol- monoethylether	—	C		
Diethylketon (3-Pentanon)	1156	D		
Di-iso-butyleen *	2050	D		
Di-iso-butylketon	1157	D		
Di-iso-propanolamine	—	C		
Di-iso-propylamine	1158	C		
Di-iso-propylether *	1159	D		
Dimethylamine (40% waterige opl.)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-dimethylamino- ethanol) *	2051	C		
Dimethylformamide	—	D		
,4-Dioxaan *	1165	C		
Difenyl/difenyloxyde- mengsels *	—	D		
Dodecylbenzeen	—	C		
Dipichloorhydrine	2023	B		
D-1-Ethoxyethylacetaat *	1172	D		
Dethylacetaat	1173	D		
Dethylacrylaat	1917	D		
Dethylamylketon *	—	C		
Dethylbenzeen	1175	C		
Dethylcyclohexaan	—	D		
Dethyleenchloorhydrine (2-Chloorethanol)	1135	D		
Dethyleencyano- hydrine *	—	D		
Dethyleendiamine	1604	C		
Dethyleendibromide	1605	B		
Dethyleendichloride	1184	B		
Dethyleenglycol- monoethylether (methylcellosolve)	1171	D		
D-Ethylhexylacrylaat *	—	D		
D-Ethylhexylalcohol	—	C		
Dethylactaat *	1192	D		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
2-Ethyl-3-propylacroleïne *	—	B		
Formaldehyde (37-50% oplossing)	1198	C		
Mierenzuur	1779	D		
Furfurylalcohol	—	C		
Heptaanzuur *	—	D		
Hexamethyleendiamine *	1783	C		
Zoutzuur	1789	D		
Fluorwaterstofzuur (40% waterige opl.)	1790	B		
Waterstofperoxyde (conc. 60%)	2015	C		
iso-Butylacrylaat	—	D		
iso-Butylalcohol (iso-Butanol)	1212	D		
iso-Butyl methacrylaat	—	D		
iso-Butyraldehyde	2045	C		
iso-Octaan *	—	D		
iso-Pentaaan	—	D		
iso-Foron	—	D		
iso-Propylamine	1221	C		
iso-Propylcyclohexaan	—	D		
Isopreen	1218	D		
Melkzuur	—	D		
Mesityloxyde *	1229	C		
Methylacetaat	1231	D		
Methylacrylaat	1919	C		
Methylamylalcohol	—	D		
Methyleenchloride	1593	B		
2-Methyl-5-ethylpyridine *	—	B		
Methylmethacrylaat	1247	D		
2-Methylpenteen *	—	D		
<i>o</i> -Methylstyreen *	—	D		
Monochloorbenzeen	1134	B		
Monoethanolamine	—	D		
Monoisopropanolamine	—	C		
Monomethylethanolamine	—	C		
Mononitrobenzeen	—	C		
Monoisopropylamine	—	C		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral te aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
Formoline *	2054	C		
Naftaleen (gesmolten)	1334	A	0,1	0,05
Nafteeenzuur (zuren) *		A	0,1	0,05
Salpeterzuur (90%)	2031/ 2032			
1-Nitropropan	—	C		
ortho-Nitrotolueen	1664	D		
Bonylalcohol *	—	C		
Bonylphenol	—	C		
1-Octanol	—	C		
oleum	1831	C		
Oxaalzuur (10-25%)	—	D		
Pentachloorethaan	1669	B		
1-Pentaan	1265	C		
Perchloorethyleen (tetrachloorethyleen)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosforzuur	1805	D		
Phosfor (Rood)	1338	A	0,01	0,005
Phthalzuuranhydride (gesmolten)	—	C		
β-Propiolacton *	—	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionzuur	1848	D		
Propionzuuranhydride	—	D		
1-Propylacetaat *	1276	C		
1-Propylalcohol	1274	D		
1-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Siliciumtetrachloride	1818	D		
Natriumbichromaat (opl.)	—	C		
Natriumhydroxyde	1824	C		
Natriumpentachloor- fenolaat (opl.)	—	A	0,1	0,05
Nitryreenmonomeer	2055	C		
Swavelzuur	1830/ 1831/ 1832			
Talkvet	—	C		
Tetraethyllood	—	D		
Tetraethyllood (anti klopmiddel)	1649	A	0,1	0,05
Tetrahydrofuraan	2056	D		
Tetrahydronaftaleen	1540	C		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

Naam produkt	I	II	III	IV
Tetramethylbenzeen	—	D		
Tetramethyllood (anti klop middel)	1649	A	0,1	0,05
Titaantetrachloride	1838	D		
Tolueen	1294	C		
Tolueen-di-isocyaan*	2078	B		
Trichloorethaan	—	C		
Trichloorethyleen	1710	B		
Triethanolamine	—	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzeen *	—	C		
Tritolylfosfaat (triclesylfosfaat) *	—	B		
Terpentijn (hout)	1299	B		
Vinylacetaat	1301	C		
Vinylideenchloride *	1303	B		
Xyleen (gemengde isomeren)	1307	C		

De met een \* gemerkte stoffen zijn voorlopig in deze lijst opgenomen; nadere gegevens zijn noodzakelijk om de gevaren voor het milieu uiteindelijk vast te stellen, vooral ten aanzien van het dierlijk en plantaardig leven.

## Aanhangsel III

## LIJST VAN ANDERE IN BULK VERVOERDE VLOEISTOFFEN

Acetonitril (methylcyanide)	n-Hexaan
tert. Amyl-alcohol	Ligroïne
n-Butyl-alcohol	Methylalcohol
Butyrolacton	Methylamylacetaat
Calciumchloride (opl.)	Methylethylketon (2-butanon)
Ricinusolie	Melk
Citrusvruchtensappen	Melasse
Cocosolie	Olijfolie
Levertraan	Polypropyleenglycol
iso-Decylalcohol	iso-Propylacetaat
n-Decylalcohol	iso-Propylalcohol
Decyl-octylalcohol	Propyleen glycol
Dibutylether	Propyleenoxyde
Diethanolamine	Propyleen-tetrameer
Diethyleenglycol	Propyleen-trimeer
Dipenteen	Sorbitol
Dipropyleenglycol	Zwavel (vloeibaar)
Ethylalcohol	Tridecanol
Ethyleenglycol	Triethyleenglycol
Vetalcoholen (C <sub>12</sub> -C <sub>20</sub> )	Triethyleentetramine
Glycerine	Tripopyleenglycol
n-Heptaan	Water
Hepteen (mengsel van isomeren)	Wijn

---

**Aanhangsel IV****LADINGJOURNAAL VOOR SCHEPEN VOOR HET VERVOER  
IN BULK VAN SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN**

Naam van het schip .....

Laadvermogen, per tank, in m<sup>3</sup> .....

Varend van ..... naar .....

**(a) Innemen van lading**

1. Datum en plaats van laden
2. Benaming en categorie van ingenomen lading(en)
3. Aanduiding van beladen tank(s)

**(b) Overbrengen van lading**

4. Datum van overbrengen
5. Aanduiding van tank(s) (i) Van  
(ii) Naar
6. Werd(en) tank(s) in 5 (i) geleegd?
7. Zo niet, achtergebleven hoeveelheid

**(c) Lossen van lading**

8. Datum en plaats van lossen
9. Aanduiding van geloste (tank(s))
10. Werd(en) tank(s) geleegd?
11. Zo niet, in de tank(s) achtergebleven hoeveelheid
12. Zal(zullen) de tank(s) worden schoongemaakt?
13. Naar sloptank overgebrachte hoeveelheid
14. Aanduiding van sloptank

**(d) Ballasten van ladingtanks**

15. Aanduiding van geballaste tank(s)
16. Datum en bestek van het schip bij het begin van het ballasten

**(e) Schoonmaken van ladingtanks****Stoffen van categorie A**

17. Aanduiding van schoongemaakte tank(s)

..... Handtekening van de kapitein



18. Datum en plaats van het schoonmaken
19. Schoonmaakmethode(n)
20. Plaats van gebruikte ontvangstinrichting
21. Concentratie van de vloeistof op het tijdstip dat het lozen naar de ontvangstinrichting werd gestaakt
22. In tank achtergebleven hoeveelheid
23. Werkwijze en hoeveelheid water bij laatste schoonmaak in tank gepompt
24. Bestek en datum van lozen in zee
25. Werkwijze en uitrusting gebruik bij lozen in zee

**Stoffen van de categorieën B, C en D**

26. Toegepaste wasmethode
27. Gebruikte hoeveelheid water
28. Bestek en datum van lozen in zee
29. Werkwijze en uitrusting gebruik bij lozen in zee

**(f) Overbrengen van vuil ballastwater**

30. Aanduiding van tank(s)
31. Datum en bestek van het schip bij het begin van het lozen in zee
32. Datum en bestek van het schip aan het eind van het lozen in zee
33. Snelheid (snelheden) van het schip tijdens het lozen
34. In zee geloosde hoeveelheid
35. Naar sloptank(s) overgebrachte hoeveelheid verontreinigd water (sloptank(s) aanduiden)
36. Datum en haven van afgifte aan ontvangstinrichtingen aan de wal (indien van toepassing)

**(g) Overbrengen uit sloptank/verwijderen van restanten**

37. Aanduiding van sloptank(s)
38. Uit elke tank verwijderde hoeveelheid
39. Methode voor verwijderen van resten:
  - (a) ontvangstinrichtingen
  - (b) vermengd met lading
  - (c) overgebracht naar (een) andere tank(s)  
(tank(s) aanduiden)
  - (d) andere methode

..... Handtekening van de kapitein

40. Datum en haven van verwijdering van restanten

**(h) Onopzettelijk of ander uitzonderlijk lozen**

41. Datum en tijd van het voorval

42. Plaats of bestek van het schip op het tijdstip van het voorval

43. Benaderde hoeveelheid, benaming en categorie van de stof

44. Omstandigheden tijdens het lozen of wegvloeien en algemene opmerkingen

..... Handtekening van de kapitein

---

## Aanhangsel V

## MODEL VAN HET CERTIFICAAT

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING  
VAN VERONTREINIGING VOOR HET VERVOER VAN  
SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN IN BULK (1973)

(N.B. Voor chemicaliëntankers dient bij dit Certificaat te zijn gevoegd het certificaat, vereist ingevolge het bepaalde in Voorschrift 13 (3), van Bijlage II bij dit Verdrag)

*(officieel zegel)*

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, namens de Regering van .....

.....  
*(volledige officiële aanduiding van het land)*

door .....

*(volledige officiële vermelding van de bevoegde persoon of instantie gemachtigd krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973)*

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van registratie	Bruto-inhoud in registertonnen

## ONDERGETEKENDE VERKLAART:

1. dat het schip is onderzocht in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 10 van Bijlage II bij dit Verdrag;

2. dat uit het onderzoek is gebleken, dat de indeling, de bouw alsmede de uitrusting van het schip zodanig zijn dat daardoor het ongecontroleerde lozen in zee van schadelijke vloeistoffen tot een minimum wordt beperkt;

3. dat de volgende voorzieningen en procedures zijn goedgekeurd door de Administratie in verband met de toepassing van Voorschrift 5 van Bijlage II bij dit Verdrag:

.....  
*(vervolgd op de bijgevoegde ondertekende en gedateerde bladzijde (n))*

.....  
 Dit Certificaat blijft geldig tot .....  
 behoudens het (de) tussentijdse onderzoek(en) met tussenpozen van

.....  
 Afgegeven te .....  
*(plaats van afgifte van het Certificaat)*

..... 19... ..  
*(Handtekening van bevoegde ambtenaar die het Certificaat afgeeft)*

*(Zegel of stempel van de afgevende instantie)*

**Tussentijdse onderzoeken**

Hierbij wordt verklaard, dat bij een tussentijds onderzoek, zoals vereist ingevolge de bepalingen van Voorschrift 10 (1) (c) van Bijlage II bij dit Verdrag, werd geconstateerd dat dit schip en de staat van onderhoud daarvan voldoen aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van dit Verdrag.

Getekend .....  
*(Handtekening van bevoegde ambtenaar)*

Plaats .....

Datum .....

*(Zegel of stempel van de instantie)*

Getekend .....  
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats .....

Datum .....

(Zegel of stempel van de instantie)

Ingevolge het bepaalde in Voorschrift 12 (2) en (4) van Bijlage II  
bij dit Verdrag wordt de geldigheidsduur van dit Certificaat verlengd  
tot .....

Getekend .....  
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats .....

Datum .....

(Zegel of stempel van de instantie)

---

**Bijlage III****Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door schadelijke stoffen die op zee worden vervoerd in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer****Voorschrift 1***Toepassing*

(1) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn de voorschriften van deze Bijlage van toepassing op alle schepen die schadelijke stoffen vervoeren in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer.

(2) Zodanig vervoer van schadelijke stoffen is verboden, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.

(3) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag zal ter aanvulling van de bepalingen van deze Bijlage gedetailleerde voorschriften uitvaardigen, of doen uitvaardigen, met betrekking tot de wijze van verpakking, het merken en etiketteren, de begeleidende papieren, de stuwage, de beperkingen van hoeveelheden, uitzonderingen en kennisgeving, zulks ten einde verontreiniging van het mariene milieu door schadelijke stoffen te beperken of te voorkomen.

(4) Voor de toepassing van de bepalingen van deze Bijlage worden lege houders, vrachtcontainers, losse tanks, tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer, die voordien zijn gebruikt voor het vervoer van schadelijke stoffen, zelf als schadelijke stoffen behandeld, tenzij toereikende voorzorgen zijn getroffen ten einde te verzekeren dat zij geen restant bevatten dat schadelijk is voor het mariene milieu.

**Voorschrift 2***Verpakking*

Verpakkingen, vrachtcontainers, losse tanks en tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer dienen, met het oog op hun specifieke inhoud, toereikend te zijn om het gevaar voor het mariene milieu tot een minimum te beperken.

**Voorschrift 3***Merken en etiketteren*

Verpakkingen, hetzij afzonderlijk verzonden, hetzij in eenheden of in vrachtcontainers, verplaatsbare tanks, of tankwagens voor weg-

en spoorwegvervoer, welke een schadelijke stof bevatten, dienen duurzaam te zijn gemerkt met de juiste technische benaming (handelsnamen mogen niet als juiste technische benaming worden gebruikt) en voorts gemerkt met een in het oog springend aangehecht of opgedrukt etiket, waarmee wordt aangegeven dat de inhoud schadelijk is. Een dergelijke aanduiding dient waar mogelijk te worden aangevuld met andere gegevens, bijvoorbeeld door vermelding van het nummer van de Verenigde Naties.

#### Voorschrift 4

##### *Begeleidende papieren*

(1) In alle documenten die betrekking hebben op het vervoer over zee van schadelijke stoffen, waarin dergelijke stoffen met een naam worden aangeduid, dient de juiste technische benaming van de stoffen te worden gebruikt (handelsnamen mogen niet worden gebruikt).

(2) Bij de door de verlader verstrekte verzendpapieren dient een certificaat of verklaring te zijn gevoegd, waarin staat dat de ten vervoer aangeboden zending op de juiste wijze is verpakt, gemerkt en geëtiketteerd, en in een voor vervoer geschikte staat verkeert, om het gevaar voor het mariene milieu tot een minimum te beperken.

(3) Elk schip dat schadelijke stoffen vervoert, dient over een bijzondere lijst of manifest te beschikken welke de aan boord zijnde schadelijke stoffen en de plaats daarvan aangeeft. In plaats van een dergelijke bijzondere lijst of manifest mag een gedetailleerd stuwplan, met opgave van de plaats aan boord van alle schadelijke stoffen, worden gebruikt. Tevens dienen afschriften van dergelijke documenten aan land te worden gehouden door de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger, totdat de schadelijke stoffen zijn gelost.

(4) Ingeval een schip beschikt over een bijzondere lijst of manifest, of een gedetailleerd stuwplan, zoals voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist ingevolge het van kracht zijnde Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, mogen de voor toepassing van deze Bijlage vereiste documenten worden gecombineerd met die voor gevaarlijke stoffen. Ingeval documenten zijn gecombineerd, dient duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen gevaarlijke stoffen en andere schadelijke stoffen.

#### Voorschrift 5

##### *Stuwage*

Schadelijke stoffen dienen op de juiste wijze te worden gestuwd en vastgezet, ter beperking van de gevaren voor het mariene milieu,

zonder afbraak te doen aan de veiligheid van het schip en de zich aan boord bevindende personen.

#### Voorschrift 6

##### *Beperkingen van hoeveelheid*

Om gegronde wetenschappelijke en technische redenen kan het vervoer van bepaalde schadelijke stoffen, die groot gevaar opleveren voor het mariene milieu, worden verboden, of de hoeveelheid, die aan boord van een schip mag worden vervoerd, worden beperkt.

Bij het beperken van de hoeveelheid dient goede aandacht te worden geschonken aan de grootte, de constructie en de uitrusting van het schip, alsmede aan de verpakking en de aard van de stof.

#### Voorschrift 7

##### *Uitzonderingen*

(1) Het lossen, door overboord zetten van schadelijke stoffen die worden vervoerd in verpakte vorm, of in vrachtcontainers, losse tanks, of in tankwagens voor weg- en spoorwegvervoer is verboden, behalve wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden.

(2) Behoudens de bepalingen van dit Verdrag dienen op grond van de natuurkundige, scheikundige en biologische eigenschappen van schadelijke stoffen passende maatregelen te worden genomen, om het overboord spoelen van zulke door lekkage vrijgekomen stoffen te regelen, mits de uitvoering van deze maatregelen de veiligheid van het schip en van de zich aan boord bevindende personen niet in gevaar brengt.

#### Voorschrift 8

##### *Kennisgeving*

Met betrekking tot bepaalde schadelijke stoffen, ter nadere aanduiding door de Regering van een Partij bij dit Verdrag, stelt de kapitein of de eigenaar van het schip of diens vertegenwoordiger de betrokken haveninstantie in kennis van het voornemen tot het laden of lossen van dergelijke stoffen, tenminste 24 uur voor de uitvoering van dat voornemen.

---



**Bijlage IV****Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door sanitair afval van schepen**

## Voorschrift 1

*Omschrijvingen*

Voor toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „nieuw schip” verstaan een schip:

(a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst of, waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd, of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt, op of na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage, of

(b) dat wordt opgeleverd drie jaar of langer na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage;

(2) wordt onder „bestaand schip” verstaan een ander dan een nieuw schip;

(3) wordt onder „sanitair afval” verstaan:

(a) spoelwater en ander afval vanuit alle soorten toiletten, urinoirs en WC-spuigaten;

(b) spoelwater uit medische ruimten (behandelkamer, ziekenboeg, enzovoort) via wastafels, badkuipen en spuigaten in dergelijke ruimten;

(c) spoelwater uit ruimten waarin zich levende dieren bevinden of

(d) ander afvalwater, indien vermengd met het bovenomschreven spoelwater;

(4) wordt onder „verzameltank” verstaan een tank voor het verzamelen en opslaan van sanitair afval.

(5) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op

10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,

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

vandaar naar een punt op  $9^{\circ}10'$  zuiderbreedte en  $143^{\circ}52'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op  $9^{\circ}00'$  zuiderbreedte en  $144^{\circ}30'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op  $13^{\circ}00'$  zuiderbreedte en  $144^{\circ}00'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op  $15^{\circ}00'$  zuiderbreedte en  $146^{\circ}00'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op  $18^{\circ}00'$  zuiderbreedte en  $147^{\circ}00'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op  $21^{\circ}00'$  zuiderbreedte en  $153^{\circ}00'$  oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op de kust van Australië op  $24^{\circ}42'$  zuiderbreedte en  $153^{\circ}15'$  oosterlengte”.

### Voorschrift 2

#### *Toepassing*

De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op:

- (a) (i) nieuwe schepen met een bruto tonnage van 200 ton en meer;
- (ii) nieuwe schepen met een bruto tonnage van minder dan 200 ton, welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren;
- (iii) nieuwe schepen waarvan de bruto tonnage niet gemeten is, en welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren; en
- (b) (i) bestaande schepen met een bruto tonnage van 200 ton en meer, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage;
- (ii) bestaande schepen met een bruto tonnage van minder dan 200 ton, welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage; en
- (iii) bestaande schepen waarvan de bruto tonnage niet gemeten is, en welke zijn gerechtigd meer dan 10 personen te vervoeren, 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Bijlage.

### Voorschrift 3

#### *Onderzoeken*

(1) Alle schepen die dienen te voldoen aan de bepalingen van deze Bijlage en die varen naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag, moeten de hieronder aangegeven onderzoeken ondergaan:

(a) een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld, of voordat het Certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 4 van deze Bijlage voor de eerste maal wordt afgegeven, waarbij het schip tevens wordt onderzocht ten einde te verzekeren dat:

- (i) ingeval het schip is uitgerust met een behandelingsinstallatie voor sanitair afval, die installatie voldoet aan eisen voor bedrijfsvoering gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen en beproevingsmethoden;
- (ii) ingeval het schip is uitgerust met een systeem voor het afbreken en ontsmetten van het sanitair afval, dit systeem van een door de Administratie goedgekeurd type is;
- (iii) ingeval het schip is uitgerust met een verzameltank, de capaciteit van deze tank naar het oordeel van de Administratie toereikend is voor het aan boord houden van alle sanitair afval, rekening houdend met de bedrijfsvoering van het schip, het aantal personen aan boord en andere relevante factoren. De verzameltank dient te zijn voorzien van de mogelijkheid tot het aflezen van de inhoud; en
- (iv) het schip is uitgerust met een leiding naar buiten, geschikt voor het lozen van sanitair afval in een ontvangstinrichting en dat deze pijpleiding is voorzien van een standaardwalaansluiting overeenkomstig Voorschrift 11 van deze Bijlage.

Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, installatie, voorzieningen en het materiaal ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken, die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, die zodanig zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, installatie, voorzieningen en het materiaal volledig voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage. Indien echter de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt verlengd zoals bepaald in Voorschrift 7 (2) of (4) van deze Bijlage, kan de tussenpoos van het periodiek onderzoek dienovereenkomstig worden verlengd.

(2) De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid (1) van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

(3) Onderzoeken van het schip aangaande de toepassing van voorschriften van deze Bijlage dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan deze onderzoeken echter toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties. In alle gevallen waarborgt de betrokken Administratie de volledigheid en doelmatigheid van de onderzoeken.

(4) Na de voltooiing van elk onderzoek van het schip krachtens dit Voorschrift, mag zonder toestemming van de Administratie geen wijziging van betekenis worden aangebracht in de uitrusting, installatie, voorzieningen of het materiaal waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, behalve wanneer het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installatie.

#### Voorschrift 4

##### *Afgifte van het Certificaat*

(1) Na onderzoek overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 3 van deze Bijlage wordt aan elk schip dat reizen maakt naar havens of laad- en losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgegeven.

(2) Dit Certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar gemachtigde personen of organisaties. In elk geval neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het Certificaat op zich.

#### Voorschrift 5

##### *Afgifte van het Certificaat door de Regering van een ander land*

(1) De Regering van een land dat Partij is bij dit Verdrag, kan een schip op verzoek van haar Administratie aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien deze ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgeven of machtigen tot afgifte aan het schip overeenkomstig deze Bijlage.

(2) Een afschrift van het Certificaat en een afschrift van het rapport van onderzoek worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

(3) Een aldus afgegeven Certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het zal dezelfde waarde hebben en op dezelfde wijze worden erkend als het Certificaat dat is afgegeven krachtens Voorschrift 4 van deze Bijlage.

(4) Er wordt geen Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag.

## Voorschrift 6

*Vorm van het Certificaat*

Het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte, naar het model in het Aanhangsel van deze Bijlage. Ingeval deze taal een andere is dan de Engelse of de Franse taal, gaat de tekst vergezeld van een vertaling in een van deze talen.

## Voorschrift 7

*Geldigheidsduur van het Certificaat*

(1) Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met uitzondering van het bepaalde onder lid (2), (3) en (4) van dit Voorschrift.

(2) Indien een schip zich, op het tijdstip waarop de geldigheid van het Certificaat afloopt, niet bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats onder de rechtsmacht van de Partij bij dit Verdrag welke vlag het gerechtigd is te voeren, kan het Certificaat door de Administratie worden verlengd; een dergelijke verlenging mag echter alleen worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis te voltooien naar het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt zulks te doen.

(3) Geen enkel Certificaat mag op deze wijze langer dan vijf maanden worden verlengd; een schip waaraan een dergelijke verlenging is toegekend zal, na aankomst in het land welks vlag het gerechtigd is te voeren of in de haven van onderzoek, niet het recht hebben die haven of dat land krachtens een dergelijke verlenging te verlaten zonder een nieuw Certificaat te hebben verkregen.

(4) Een Certificaat dat niet krachtens de bepalingen van lid (2) van dit Voorschrift is verlengd, kan door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens een maand, aanvangend op de op het Certificaat vermelde vervaldatum.

(5) Een Certificaat verliest zijn geldigheid indien zonder toestemming van de Administratie belangrijke wijzigingen zijn aangebracht in de uitrusting, installaties, voorzieningen of het materiaal, zoals vereist, tenzij het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting of installaties.

(6) Een ten behoeve van een schip afgegeven Certificaat is niet langer geldig na overgang van dat schip naar de vlag van een andere Staat, behalve zoals bepaald in lid (7) van dit Voorschrift.

(7) Na overgang van een schip naar de vlag van een andere Partij blijft het Certificaat van kracht gedurende een termijn van niet meer dan vijf maanden, mits het Certificaat niet zou zijn verlopen voor het einde van die termijn, of tot het tijdstip waarop de Administratie een vervangend Certificaat afgeeft, al naar welk tijdstip eerder valt. Zo spoedig mogelijk na de overgang stelt de Regering van de Partij, welker vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, aan de Administratie een afschrift ter hand van het vóór de overgang bij het schip behorende Certificaat alsmede, indien beschikbaar, een afschrift van het betrokken rapport van onderzoek.

### Voorschrift 8

#### *Lozen van sanitair afval*

(1) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 9 van deze Bijlage is het lozen in zee van sanitair afval verboden, behalve wanneer:

(a) de lozing van het schip ofwel afgebroken en ontsmet afvalwater betreft op een afstand van meer dan vier zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land, waarbij een door de Administratie overeenkomstig Voorschrift 3(1)(a) goedgekeurd systeem wordt gebruikt, ofwel sanitair afval betreft dat niet is afgebroken of ontsmet op een afstand van meer dan 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land, mits in elk geval het in verzameltanks opgeslagen sanitair afval niet ineens wordt geloosd, doch in een matig tempo, terwijl het schip zijn vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste 4 knopen; de hoeveelheid van de lozing per tijdseenheid dient door de Administratie te zijn goedgekeurd, gebaseerd op door de Organisatie ontwikkelde normen, of

(b) het schip gebruik maakt van een installatie voor het behandelen van sanitair afval, waarvan de Administratie heeft verklaard dat het voldoet aan de eisen van bedrijfsvoering als bedoeld in Voorschrift 3(1)(a)(i) van deze Bijlage; en

- (i) de resultaten van beproevingen van dat systeem zijn neergelegd in het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Sanitair Afval (1973) van het schip;
- (ii) bovendien de geloosde vloeistof geen zichtbare vaste drijvende deeltjes in, of verkleuring van het water in de omgeving ten gevolge heeft, of

(c) het schip zich bevindt in de wateren onder de rechtsmacht van een Staat en bezig is met het lozen van sanitair afval in overeenstemming met de eventueel minder strikte eisen die door dat land kunnen worden gesteld.

(2) Ingeval het sanitair afval is vermengd met afval of afvalwater waarvoor afwijkende voorwaarden van lozen gelden, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

## Voorschrift 9

*Uitzonderingen*

Voorschrift 8 van deze Bijlage is niet van toepassing op:

(a) het lozen van sanitair afval uit een schip, indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van schip en opvarenden te verzekeren, of om mensenlevens op zee te redden; of

(b) het lozen van sanitair afval ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits alle redelijke voorzorgen zijn genomen vóór en na het ontstaan van de schade, om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken.

## Voorschrift 10

*Ontvangstinrichtingen*

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich tot het installeren in havens en laad- en losplaatsen van inrichtingen voor het in ontvangst nemen van sanitair afval, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken, en die toereikend zijn om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

(2) De Regering van elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Verdragsluitende Regeringen.

## Voorschrift 11

*Standaard aansluiting voor afgifte*

Ten einde leidingen van ontvangstinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepsleiding voor afgifte, dienen beide leidingen te zijn uitgerust met een standaard aansluiting voor afgifte overeenkomstig de volgende tabel:

STANDAARDAFMETINGEN VAN FLENZEN VOOR  
AANSLUITINGEN VOOR AFGIFTE

Omschrijving	Afmetingen
Uitwendige flensdiameter	210 mm
Inwendige flensdiameter	overeenkomstig de uitwendige flensdiameter van de pijp
diameter van de steekcirkel der bouten	170 mm
boutgaten	4 gaten van 18 mm diameter, op onderling gelijke afstand aangebracht op een steekcirkel van bovengenoemde diameter, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek; gatbreedte: 18 mm
flensdikte	16 mm
Bouten en moeren: aantal en diameter	4, elk van 16 mm diameter en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er leidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 100 mm; de flens dient van staal of een ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens, dient tezamen met een geschikte pakking bestand te zijn tegen een werkdruk van 6 kg/cm<sup>2</sup>.

Voor schepen met een holte volgens de mal van 5 meter en minder kan de inwendige flensdiameter van de aansluiting 38 mm bedragen.



## Aanhangsel bij Bijlage IV

## MODEL VAN HET CERTIFICAAT

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING  
VAN VERONTREINIGING DOOR SANITAIR AFVAL (1973)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag  
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, namens  
de Regering van .....

.....  
(volledige vermelding van het betrokken land)

door .....

(volledige vermelding van de persoon of instantie, terzake be-  
voegd ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag  
ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973)

Naam van het schip	Onderschei- dings- nummer of -letter	Haven van registratie	Bruto- inhoud in register- tonnen	Aantal personen dat het schip gerechtigd is te vervoeren

Nieuw/bestaand schip \*)

Datum van het contract voor de bouw .....

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk  
stadium bevond .....

Datum van oplevering .....

\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

HIERBIJ WORDT VERKLAARD DAT:

(1) Het schip is uitgerust met een installatie voor het behandelen van sanitair afval/afbreekinstallatie/verzameltank \*) en een afgifteleiding overeenkomstig Voorschrift 3 (1) (a) (i)-(iv) van Bijlage IV bij dit Verdrag, als volgt:

- \* (a) Beschrijving van de installatie voor het behandelen van sanitair afval:

Type van installatie .....

Naam van de fabrikant .....

De installatie voldoet, volgens de verklaring van de Administratie, aan de volgende voorwaarden met betrekking tot de te lozen vloeistof \*\*): .....

- \* (b) Beschrijving van afbreekinstallatie:

Type van de installatie .....

Naam van de fabrikant .....

Mate van verontreiniging van het sanitair afval na ontsmetting .....

- \* (c) Beschrijving van de verzameltank:

Totale capaciteit van de tank .....

Plaats .....

- (d) Een leiding voor de afgifte van sanitair afval aan een ontvangstinrichting, voorzien van een standaardwalaansluiting.

(2) Het schip is onderzocht in overeenstemming met Voorschrift 3 van Bijlage IV bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door sanitair afval en dat uit het onderzoek is gebleken, dat de uitrusting en de staat van onderhoud in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage IV bij dit Verdrag.

---

\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

\*\*\*) Met opneming van parameters.

Dit Certificaat blijft geldig tot .....

Uitgereikt te .....

*(plaats van uitgifte van het Certificaat)*

..... 19.. .....

*(Handtekening van ambtenaar die  
het Certificaat uitgeeft)*

*(Zegel of stempel van de uitgevende instantie)*

Ingevolge de bepalingen van Voorschrift 7, paragrafen (2) en (4)  
van Bijlage IV bij deze Overeenkomst wordt de geldigheidsduur van  
dit Certificaat verlengd tot .....

.....

Getekend .....

*(Handtekening van bevoegde ambtenaar)*

Plaats .....

Datum .....

*(Zegel of stempel van de instantie)*

---

## Bijlage V

## Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen

## Voorschrift 1

*Omschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Bijlage:

(1) wordt onder „vuilnis” verstaan alle soorten etensresten, huishoudelijk afval en afval voortvloeiende uit de bedrijfsvoering, met uitzondering van verse vis en gedeelten daarvan, ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van het schip en die voortdurend of regelmatig worden verwijderd van het schip, met uitzondering van de stoffen omschreven of opgesomd in andere Bijlagen bij dit Verdrag;

(2) wordt onder „dichtstbijzijnde land” het volgende verstaan. De uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: „van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken gebied wordt bepaald overeenkomstig het internationale recht, behoudens dat, voor de toepassing van dit Verdrag „van het dichtstbijzijnde land” onder de noordoostkust van Australië betekent: „van een lijn getrokken van een punt op de kust van Australië gelegen op

11°00' zuiderbreedte en 142°08' oosterlengte, naar een punt op 10°35' zuiderbreedte en 141°55' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 10°00' zuiderbreedte en 142°00' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 9°10' zuiderbreedte en 143°52' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 9°00' zuiderbreedte en 144°30' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 144°00' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 18°00' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 153°00' oosterlengte,  
 vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;

(3) wordt onder „bijzonder gebied” verstaan een zeegebied waarbinnen, om algemene aanvaarde technische redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciale karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van

bijzondere noodzakelijke methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door vuilnis moeten worden genomen. Onder deze bijzondere gebieden worden begrepen de gebieden genoemd in Voorschrift 5 van deze Bijlage.

#### Voorschrift 2

##### *Toepassing*

De bepalingen van deze Bijlage zijn van toepassing op alle schepen.

#### Voorschrift 3

##### *Storten van vuilnis buiten bijzondere gebieden*

(1) Behoudens de bepalingen van de Voorschriften 4, 5 en 6 van deze Bijlage:

(a) is het storten in zee van alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal en plastic vuilniszakken, verboden;

(b) dient het storten in zee van de volgende vuilnis zover mogelijk van het dichtstbijzijnde land te geschieden, doch het storten is in elk geval verboden indien de afstand tot het dichtstbijzijnde land kleiner is dan:

- (i) 25 zeemijlen, in geval van stuwhout, bekledings- en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven;
- (ii) 12 zeemijlen, in geval van voedselresten en alle andere vuilnis, daarbij inbegrepen papierprodukten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk en soortgelijk afval;

(c) kan het storten in zee, van vuilnis als omschreven in letter (b) onder (ii) van deze paragraaf worden toegestaan, indien de vuilnis door een afbreek- of maalinstallatie is gevoerd en indien het storten zover als mogelijk vanaf het dichtstbijzijnde land geschiedt, doch het storten is in elk geval verboden indien de afstand tot het dichtstbijzijnde land kleiner is dan 3 zeemijlen. Deze afgebroken of gemalen vuilnis moet een rooster met gaten van maximaal 25 mm doorsnee kunnen passeren.

(2) Ingeval de vuilnis is vermengd met andere lozingen, waarvoor afwijkende eisen gelden met betrekking tot verwijderen of lozen, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

#### Voorschrift 4

##### *Speciale eisen voor het storten van vuilnis*

(1) Behoudens de bepalingen van paragraaf (2) van dit Voorschrift is het storten van stoffen waarop dit Voorschrift van toepas-

sing is, verboden vanaf vaste of drijvende platforms buitengaats gebezigd bij de exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, alsmede vanaf alle andere schepen, wanneer deze zich langszij of binnen 500 meter van dergelijke platforms bevinden.

(2) Het storten in zee van voedselresten vanaf vaste of drijvende platforms kan worden toegestaan, ingeval deze door een afbreek- of maalinstallatie zijn gevoerd en deze platforms zich meer dan 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land bevinden, alsmede van alle andere schepen, ingeval deze zich langszij of binnen 500 meter van zulke platforms bevinden. Deze afgebroken of gemalen voedselresten moeten een rooster met gaten van maximaal 25 mm kunnen passeren.

### Voorschrift 5

#### *Storten van vuilnis binnen bijzondere gebieden*

(1) Voor toepassing van deze Bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan de gebieden van de Middellandse Zee, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Perzische Golf, die als volgt worden omschreven:

(a) Onder het gebied van de Middellandse Zee wordt verstaan de Middellandse Zee zelf, alsmede de Golven en Zeeën daarin, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van  $41^{\circ}$  noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van  $5^{\circ}36'$  westerlengte.

(b) Onder het gebied van de Oostzee wordt verstaan de Oostzee zelf met inbegrip van de Botnische Golf, de Finse Golf en de toegang tot de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak op  $57^{\circ}44'.8$  noorderbreedte.

(c) Onder het gebied van de Zwarte Zee wordt verstaan de Zwarte Zee zelf, waarbij de grens tussen de Middellandse Zee en de Zwarte Zee wordt gevormd door de parallel van  $41^{\circ}$  noorderbreedte.

(d) Onder het gebied van de Rode Zee wordt verstaan de Rode Zee zelf met inbegrip van de Golf van Suez en de Golf van Aqaba, in het zuiden begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane ( $12^{\circ}8'.5$  noorderbreedte,  $43^{\circ}19'.6$  oosterlengte) en Hasn Murad ( $12^{\circ}40'.4$  noorderbreedte,  $43^{\circ}30'.2$  oosterlengte).

(e) Onder het gebied van de Perzische Golf wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd ( $22^{\circ}30'$  noorderbreedte,  $59^{\circ}48'$  oosterlengte) en Ras al Fasteh ( $25^{\circ}04'$  noorderbreedte,  $61^{\circ}25'$  oosterlengte).

(2) Onverlet de bepalingen van Voorschrift 6 van deze Bijlage:

(a) is het storten van de volgende stoffen in zee verboden:

- (i) alle kunststoffen, met inbegrip van doch niet beperkt tot trossen en visnetten van synthetisch materiaal en plastic vuilniszakken; en
- (ii) alle overige vuilnis, daarbij inbegrepen papierprodukten, lompen, glas, metaal, flessen, aardewerk, stuw hout, bekledings- en verpakkingsmaterialen;

(b) dient het storten in zee van voedselresten zo ver mogelijk vanaf het dichtstbijzijnde land te geschieden, doch in elk geval niet binnen 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land.

(3) Ingeval de vuilnis is vermengd met andere lozingen, waarvoor afwijkende eisen gelden met betrekking tot storten of lozen, zijn de zwaarste eisen van toepassing.

(4) Ontvangstinrichtingen in bijzondere gebieden:

(a) de Regering van elke Partij bij dit Verdrag, wier kustlijn grenst aan een bijzonder gebied, verbindt zich ertoe te verzekeren dat zo spoedig mogelijk in alle havens in een bijzonder gebied toereikende ontvangstinrichtingen worden geïnstalleerd, overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 7 van deze Bijlage, rekening houdende met de bijzondere behoefte van in deze gebieden opererende schepen.

(b) De Regering van elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen getroffen ingevolge letter (a) van dit Voorschrift. Na ontvangst van voldoende mededelingen stelt de Organisatie een tijdstip vast, waarop de bepalingen van dit Voorschrift ten aanzien van het betrokken gebied in werking treden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de aldus vastgestelde datum.

(c) Na de aldus vastgestelde datum dienen ook schepen die havens aanlopen in deze bijzondere gebieden, waar deze inrichtingen nog niet beschikbaar zijn, volledig te voldoen aan de bepalingen van dit Voorschrift.

## Voorschrift 6

### *Uitzonderingen*

De Voorschriften 3, 4 en 5 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op:

(a) het storten van vuilnis van een schip, indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van schip en opvarenden te verzekeren, of mensens levens op zee te redden; of

(b) het ontsnappen van vuilnis tengevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits alle redelijke voorzorgen zijn

genomen vóór en na het ontstaan van de schade, om het ontsnappen te voorkomen of tot een minimum te beperken; of

(c) het toevallige verlies van synthetische visnetten of materiaal van synthetische aard, benodigd voor het herstellen van dergelijke netten, mits alle redelijke voorzorgen zijn genomen om dit verlies te voorkomen.

#### Voorschrift 7

##### *Ontvangstinrichtingen*

(1) De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich tot het installeren, in havens en laad- en losplaatsen, van inrichtingen voor het in ontvangst nemen van vuilnis, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken, en die toereikend zijn om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

(2) De Regering van elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen welke ingevolge de bepalingen van dit Voorschrift zijn aangebracht als ontoereikend worden aangemerkt, dit ter mededeling aan de betrokken Partijen.

---



D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1975, 147.

In overeenstemming met artikel 60, tweede lid, van de Grondwet en onder verwijzing naar artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden is de Overeenkomst bij brieven van 19 maart 1976 medegegeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal en de Staten van de Nederlandse Antillen.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1975, 147.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1975, 147.

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel 13, tweede lid, van het Verdrag een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Tunesië ..... 4 mei 1976

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1975, 147.

J. GEGEVENS

Voor het op 6 maart 1948 te Genève totstandgekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 63.

Voor het op 12 mei 1954 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie zie ook *Trb.* 1977, 81.

Voor het op 29 december 1972 te Londen/Mexico-City/Moskou/Washington voor ondertekening opengestelde Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil zie ook *Trb.* 1977, 182.

De Maritieme Veiligheids Commissie heeft in haar vijfendertigste zitting de volgende definitie goedgekeurd van de term "at a similar stage of construction", welke term voorkomt in artikel 16, zesde lid, van het onderhavige Verdrag, in Bijlage I, hoofdstuk I, voorschrift 1 (6) (b) en in Bijlage IV, voorschrift 1 (1) (a):

„*At a similar stage of construction* means the stage at which:

- (a) construction identifiable with a specific ship begins; and
- (b) for that ship, assembly has commenced, comprising not less than 50 tons or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.”.

Op 17 februari 1978 is te Londen een Protocol bij het Verdrag tot stand gekomen. Tekst en vertaling van het Protocol zijn geplaatst in *Trb.* 1978, 188.

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 1978.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
C. A. VAN DER KLAUW