Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 daarbij, Londen, 02-11-1973
Geraadpleegd op 29-11-2023.
Geldend van 01-11-2022 t/m heden

Bijlage I. Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Voorschrift 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage wordt verstaan onder:

1. *olie*, minerale olie in elke vorm, daaronder begrepen ruwe olie, brandstofolie, oliehoudend oliedrab, olieafval en geraffineerde producten (anders dan petrochemische producten die vallen onder de bepalingen van Bijlage II bij dit Verdrag) en, zonder het algemene karakter van het bovenstaande te beperken, de stoffen genoemd in Aanhangsel I bij deze Bijlage.
2. *ruwe olie*, elk vloeibaar mengsel van koolwaterstoffen dat in natuurlijke staat in de aarde voorkomt en dat al dan niet behandeld is om het geschikt te maken voor vervoer, met inbegrip van:
   * .1 ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties kunnen zijn verwijderd; en
   * .2 ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties kunnen zijn toegevoegd;
3. *oliehoudend mengsel*, een mengsel dat olie bevat in elk gehalte;
4. *brandstofolie*, elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpmachines van het schip dat dergelijke olie aan boord heeft;
5. *olietankschip*, een schip dat in de eerste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietankschip, elk NLS-tankschip als omschreven in Bijlage II bij dit Verdrag en elk gastankschip als omschreven in voorschift 3.20 van hoofdstuk II-1 van SOLAS 74 (zoals gewijzigd), indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;
6. *ruwe-olietankschip*, een olietankschip gebruikt voor het commerciële vervoer van ruwe olie;
7. *productentankschip*, een olietankschip gebruikt voor het commerciële vervoer van olie anders dan ruwe olie;
8. *combinatietankschip*, een schip ingericht voor het vervoer van zowel olie als vaste bulklading;
9. *belangrijke wijziging:*
   * .1 een wijziging van een schip:
     * .1 waardoor de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate veranderen; of
     * .2 waardoor het type van het schip verandert; of
     * .3 waarmee, naar het oordeel van de Administratie, voornamelijk beoogd wordt de levensduur van het schip te verlengen; of
     * .4 waardoor het schip anderszins zodanig verandert dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan de relevante bepalingen van dit Verdrag waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen;
   * .2 Onverminderd de bepalingen van deze omschrijving:
     * .1 wordt de wijziging van een olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, teneinde te voldoen aan de eisen van voorschrift 18 van deze Bijlage, voor de toepassing van deze Bijlage niet aangemerkt als een belangrijke wijziging; en
     * .2 wordt de wijziging van een olietankschip, opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5, teneinde te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19 of 20 van deze Bijlage, voor de toepassing van deze Bijlage niet aangemerkt als een belangrijke wijziging;
10. *dichtstbijzijnde land*: de uitdrukking „van het dichtstbijzijnde land” betekent: van de basislijn van waaruit de territoriale zee van het betrokken grondgebied wordt bepaald overeenkomstig

het internationaal 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 10°41' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op 13°00' zuiderbreedte en 145°00' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op 15°00' zuiderbreedte en 146°00' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op 17°30' zuiderbreedte en 147°00' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op 21°00' zuiderbreedte en 152°55' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op 24°30' zuiderbreedte en 154°00' oosterlengte,
* vandaar naar een punt op de kust van Australië op 24°42' zuiderbreedte en 153°15' oosterlengte;

11. *bijzonder gebied*, 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 vereist is;

Voor de toepassing van deze Bijlage, worden de bijzondere gebieden als volgt omschreven:

.1 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° noorderbreedte en de westelijke grens wordt gevormd door de Straat van Gibraltar op de meridiaan van 005°36' westerlengte;

.2 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°44.8' noorderbreedte;

.3 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° noorderbreedte;

.4 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°28.5' noorderbreedte, 043°19.6' oosterlengte) en Husn Murad (12°40.4' noorderbreedte, 043°30.2' oosterlengte);

.5 onder *het Golfgebied* wordt verstaan het zeegebied ten noordwesten van de loxodroom tussen Ras al Hadd (22°30' noorderbreedte, 059°48' oosterlengte) en Ras al Fasteh (25°04' noorderbreedte, 061°25' oosterlengte);

.6 onder het gebied van *de Golf van Aden* wordt verstaan het gedeelte van de Golf van Aden tussen de Rode Zee en de Arabische Zee, in het westen begrensd door de loxodroom tussen Ras si Ane (12°28.5' noorderbreedte, 043°19.6' oosterlengte) en Husn Murad (12°40.4' noorderbreedte, 043°30.2' oosterlengte) en in het oosten door de loxodroom tussen Ras Asir (11°50' noorderbreedte, 051°16.9' oosterlengte) en Ras Fartak (15°35' noorderbreedte, 052°13.8' oosterlengte);

.7 onder het *Antarctisch gebied* wordt verstaan het zeegebied ten zuiden van 60° zuiderbreedte; en

.8 onder de *Noordwest-Europese wateren* wordt verstaan de Noordzee en de toegangen daartoe, de Ierse Zee en de toegangen daartoe, de Keltische Zee, het Kanaal en de toegangen daartoe en een deel van de Noordoost-Atlantische Oceaan direct ten westen van Ierland. Het gebied wordt begrensd door lijnen die de volgende punten verbinden:

* 48° 27' noorderbreedte aan de Franse kust
* 48° 27' noorderbreedte; 006° 25' westerlengte
* 49° 52' noorderbreedte; 007° 44' westerlengte
* 50° 30' noorderbreedte; 012° westerlengte
* 56° 30' noorderbreedte; 012° westerlengte
* 62° noorderbreedte; 003° westerlengte
* 62° noorderbreedte aan de Noorse kust
* 57° 44,8' noorderbreedte aan de Deense en Zweedse kust;

.9 onder het *gebied van Oman van de Arabische Zee*wordt het zeegebied verstaan dat wordt begrensd door de volgende coördinaten:

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

.10. onder *zuidelijke Zuid-Afrikaanse wateren* wordt het zeegebied verstaan dat wordt begrensd door de volgende coördinaten:
31° 14’ zuiderbreedte; 017° 50’ oosterlengte
31° 30’ zuiderbreedte; 017° 12’ oosterlengte
32° 00’ zuiderbreedte; 017° 06’ oosterlengte
32° 32’ zuiderbreedte; 016° 52’ oosterlengte
34° 06’ zuiderbreedte; 017° 24’ oosterlengte
36° 58’ zuiderbreedte; 020° 54’ oosterlengte
36° 00’ zuiderbreedte; 022° 30’ oosterlengte
35° 14’ zuiderbreedte; 022° 54’ oosterlengte
34° 30’ zuiderbreedte; 026° 00’ oosterlengte
33° 48’ zuiderbreedte; 027° 25’ oosterlengte
33° 27’ zuiderbreedte; 027° 12’ oosterlengte

12. *hoeveelheid geloosde olie op een willekeurig moment van het lozen*, de totale hoeveelheid van de op een willekeurig moment geloosde olie, uitgedrukt in liters per uur, gedeeld door de snelheid van het schip in knopen op hetzelfde moment;
13. *tank*, een omsloten ruimte gevormd door de permanente scheepsconstructie en ontworpen voor het vervoer van vloeistoffen in bulk;
14. *zijtank*, een tank grenzend aan de huidbeplating van het schip;
15. *middentank*, een tank binnen de wanden van een langsschot;
16. *sloptank*, een tank speciaal ontworpen voor het opvangen van aftap- en waswater uit de tanks en andere oliehoudende mengsels;
17. *schone ballast*, de ballast in een tank die, sinds er voor de laatste maal olie in werd vervoerd, zodanig is gereinigd dat effluent 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 oliedrab of emulsie zou achterlaten onder het wateroppervlak of op de aangrenzende kusten. Ingeval deze balast wordt geloosd via een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor het lozen van olie, is het bewijs gebaseerd op een dergelijk systeem dat het oliegehalte van het effluent niet hoger lag dan 15 eenheden per miljoen, bepalend voor het feit dat de ballast schoon was, ongeacht de aanwezigheid van zichtbare sporen;
18. *gescheiden ballast*, 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 onderscheidelijk omschreven in de Bijlagen bij dit Verdrag;
19. *lengte (L),* 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kiel, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot

aan de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, dient de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de constructiewaterlijn te worden genomen. De lengte (L) wordt gemeten in meters;

20. *voorloodlijn en achterloodlijn*, de loodlijnen op het voorste en achterste punt van de lengte (L). De voorloodlijn dient getrokken te worden door het snijpunt van de waterlijn waarop de lengte wordt gemeten;
21. *midscheeps*, het midden van de lengte (L);
22. *breedte (B),* de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenzijde van de spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenzijde van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal. De breedte (B) wordt gemeten in meters;
23. *draagvermogen*, het verschil in tonnen van 1000 kg tussen de waterverplaatsing van een schip in water met een soortelijke massa van 1,025 op de lastlijn, overeenkomstig het toegewezen zomervrijboord en het leeg gewicht van het schip;
24. *leeg gewicht*, de waterverplaatsing van een schip in metrieke tonnen zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, drinkwater en ketelvoedingwater in tanks, verbruiksvoorraden en passagiers en bemanning en hun bezittingen;
25. *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;
26. worden *inhouden en oppervlakken* in een schip in alle gevallen berekend tot aan buitenzijde spanten en verstijvingen;
27. *verjaardatum*, de dag en maand van elk jaar die overeenkomen met de datum waarop het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie verstrijkt;

28.1 *schip opgeleverd op of voor 31 december 1979*, een schip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of voor 31 december 1975; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 30 juni 1976; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 31 december 1979; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
  * .1 waarvoor het contract is afgesloten op of voor 31 december 1975; of
  * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 30 juni 1976; of
  * .3 die is voltooid op of voor 31 december 1979;

28.2 *schip opgeleverd na 31 december 1979*, een schip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten na 31 december 1975; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 30 juni 1976; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt na 31 december 1979; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
  * .1 waarvoor het contract wordt afgesloten na 31 december 1975; of
  * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen na 30 juni 1976; of
  * .3 dat is voltooid na 31 december 1979;

28.3 *olietankschip opgeleverd op of na 1 juni 1982*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of voor 1 juni 1979; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 1980; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of voor 1 juni 1982; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
  * .1 waarvoor het contract is afgesloten op of voor 1 juni 1979; of
  * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of voor 1 januari 1980; of
  * .3 dat is voltooid op of voor 1 juni 1982;

28.4 *olietankschip opgeleverd na 1 juni 1982*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten na 1 juni 1979; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 januari 1980; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt na 1 juni 1982; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
  * .1 waarvoor het contract wordt afgesloten na 1 juni 1979; of

    * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen na 1 januari 1980; of
    * .3 dat is voltooid na 1 juni 1982;

28.5 *olietankschip opgeleverd voor 6 juli 1996*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten voor 6 juli 1993; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt voor 6 januari 1994; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt voor 6 juli 1996; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
    * .1 waarvoor het contract is afgesloten voor 6 juli 1993; of
    * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw wordt begonnen voor 6 januari 1994; of
    * .3 dat is voltooid na 6 juli 1996;

28.6 *olietankschip opgeleverd op of na 6 juli 1996*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 6 juli 1993; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 6 januari 1994; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 6 juli 1996; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
    * .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 6 juli 1993; of
    * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 6 januari 1994; of
    * .3 dat is voltooid op of na 6 juli 1996;

28.7 *olietankschip opgeleverd op of na 1 februari 2002*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 februari 1999; of
* .2 waarvoor waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 augustus 1999; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 februari 2002; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
    * .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 februari 1999; of
    * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 1 augustus 1999; of
    * .3 dat is voltooid op of na 1 februari 2002;

28.8 *olietankschip opgeleverd op of na 1 januari 2010*, een olietankschip:

* .1 waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 januari 2007; of
* .2 waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 2007; of
* .3 waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 januari 2010; of
* .4 dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
    * .1 waarvoor het contract is afgesloten op of na 1 januari 2007; of
    * .2 waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen op of na 1 juli 2007; of
    * .3 dat is voltooid op of na 1 januari 2010;

28.9. *schip opgeleverd op of na 1 augustus 2010*, een schip:

.1. waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 1 augustus 2007; of
.2. waarvan, bij ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 februari 2008; of
.3. waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 augustus 2010; of
.4. dat een belangrijke wijziging heeft ondergaan:
    .1. waarvoor het contract is afgesloten na 1 augustus 2007; of
    .2. waarvan, bij ontbreken van een contract, de bouw is begonnen na 1 februari 2008; of
    .3. die is voltooid na 1 augustus 2010.

29. *delen per miljoen (ppm),* delen olie per miljoen delen water in volume;

30. *dat wordt gebouwd,* een schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

31. *olierestanten (oliedrab),* overgebleven afgewerkte oliën ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van een schip zoals bijvoorbeeld restanten ontstaan bij het reinigen van brandstof of smeerolie voor hoofd- of hulpwerktuigen, afgescheiden afgewerkte olie uit filterapparatuur, afgewerkte olie opgevangen in lekbakken en afgewerkte hydraulische olie en smeerolie.

32. *tank voor olierestanten (oliedrab),* een tank waarin olierestanten (oliedrab) worden opgeslagen en waaruit oliedrab rechtstreeks kan worden verwijderd door middel van de standaardaansluiting voor afgifte of een ander goedgekeurd middel voor het verwijderen.
33. *oliehoudend lenswater*, water dat verontreinigd kan zijn met olie afkomstig van bijvoorbeeld lekkages of onderhoudswerkzaamheden in machineruimten. Iedere vloeistof die in de lensinrichting, met inbegrip van de lensputten, lensleidingen, tanktop of lenswaterverzameltanks terecht komt, wordt beschouwd als oliehoudend lenswater.
34. *verzameltank voor oliehoudend lenswater*, een tank waarin oliehoudend lenswater wordt verzameld voordat het wordt geloosd, overgepompt of verwijderd.
35. *Audit,* een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
36. *Auditprogramma,* het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
37. *Implementatiecode,* de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
38. *Auditnorm,* de Implementatiecode.
39. *elektronisch journaal*, een door de Administratie goedgekeurd apparaat of systeem dat, in plaats van een papieren journaal, gebruikt wordt voor het elektronisch vastleggen van de vereiste aantekeningen voor lozingen, overbrengingen en overige operaties zoals vereist ingevolge deze Bijlage.
40. *Onbemande lichter zonder eigen voortstuwing (UNSP-lichter)*, een lichter die:
    1. niet met mechanische middelen wordt voortgestuwd;
    2. geen olie vervoert (als omschreven in voorschrift 1.1 van deze Bijlage);
    3. niet is uitgerust met machines die olie kunnen verbruiken of olierestanten (oliedrab) kunnen genereren;
    4. geen brandstofolietank, smeerolietank, verzameltank voor oliehoudend lenswater en tank voor olierestanten (oliedrab) heeft; en
    5. geen personen of levende dieren aan boord heeft.

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^3 of meer, gelden de eisen van de voorschriften 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 en 36 van deze Bijlage voor olietankschepen ook voor de constructie en het gebruik van die laadruimten, met dien verstande dat, ingeval het totale laadvermogen minder is dan 1000 m^3, de bepalingen van voorschrift 34.6 van deze Bijlage kunnen worden toegepast in plaats van de voorschriften 29, 31 en 32.
3. Ingeval een lading die valt onder de bepalingen van Bijlage II van dit Verdrag wordt vervoerd in een laadruimte van een olietankschip, zijn de desbetreffende eisen van Bijlage II van dit Verdrag ook van toepassing.
4. De vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op olietankschepen die asfalt of andere producten waarop de bepalingen van deze Bijlage van toepassing zijn, vervoeren, die vanwege hun fysieke eigenschappen een doeltreffende productwater scheiding en monitoring verhinderen, waarbij de regeling van het lozen van olie ingevolge voorschrift 34 van deze Bijlage plaatsvindt door het aan boord houden van restanten en de latere afgifte van al het verontreinigd tankwaswater aan ontvangstinrichtingen.
5. Met inachtneming van de bepalingen van lid 6 van dit voorschrift, zijn de voorschriften 18.6 tot en met 18.8 van deze Bijlage niet van toepassing op een olietankschip, opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dat alleen wordt ingezet op bepaalde reizen tussen:
    * .1 havens of laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag; of
    * .2 havens of laad- of losplaatsen van Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, wanneer:
        * .1 de reis volledig binnen een bijzonder gebied plaatsvindt; of
        * .2 de reis volledig binnen andere door de Organisatie aangewezen grenzen plaatsvindt.
6. De bepalingen van lid 5 van dit voorschrift zijn alleen van toepassing wanneer de havens of laad- of losplaatsen waar tijdens dergelijke reizen lading wordt geladen, zijn uitgerust met

ontvangstinrichtingen die geschikt zijn voor de ontvangst en behandeling van al het ballast- en tankwaswater van olietankschepen die er gebruik van maken en aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

* .1 behoudens de in voorschrift 4 van deze Bijlage bedoelde uitzonderingen, wordt al het ballastwater, met inbegrip van schoon ballastwater, en restanten van tankwaswater, aan boord gehouden en naar de ontvangstinrichtingen overgebracht en is de juiste aantekening in het Oliejournaal Deel II als vermeld in voorschrift 36 van deze Bijlage door de bevoegde havenautoriteit goedgekeurd;
* .2 de Administratie en de Regeringen van de in de leden 5.1 of 5.2 van dit voorschrift bedoelde havenstaten hebben overeenstemming bereikt over de inzet van een olietankschip dat op of voor 1 juni 1982 is opgeleverd, als omschreven in voorschrift 1.28.3, op bepaalde reizen;
* .3 de geschiktheid van de ontvangstinrichtingen, in overeenstemming met de relevante bepalingen van deze Bijlage, van de bovenbedoelde havens of laad- of losplaatsen, voor de toepassing van dit voorschrift, is goedgekeurd door de Regeringen van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag waarbinnen dergelijke havens of laad- of losplaatsen zich bevinden; en
* .4 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie is aangetekend dat het olietankschip uitsluitend voor bepaalde reizen wordt ingezet.

Voorschrift 3. Vrijstellingen en ontheffingen

1. Schepen zoals draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, nabij de oppervlakte drijvende vaartuigen, onderwatervaartuigen, waarop, gezien hun constructie, de toepassing van de bepalingen van de Hoofdstukken 3 en 4 van deze Bijlage of sectie 1.2 van deel II-A van de Polar Code 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 dienst waarvoor het is bestemd.

2. De bijzonderheden betreffende een dergelijke door de Administratie verleende vrijstelling, uitgezonderd die ingevolge paragraaf 7 van dit voorschrift, worden vermeld in het certificaat als bedoeld in voorschrift 7 van deze Bijlage.

3. 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 dit Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

4. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage, voor elk olietankschip dat uitsluitend reizen maakt van 72 uur of korter en binnen 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land, mits het olietankschip uitsluitend wordt ingezet voor reizen tussen havens en laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag. Aan een dergelijke ontheffing is de voorwaarde verbonden dat het olietankschip alle oliehoudende mengsels aan boord houdt om deze naderhand bij ontvangstinrichtingen af te leveren en dat de Administratie vaststelt dat de inrichtingen waar dergelijke oliehoudende mengsel worden ontvangen, geschikt zijn.

5. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van de voorschriften 31 en 32 van deze Bijlage voor olietankschepen anders dan die bedoeld in lid 4 van dit voorschrift in gevallen waarin:

.1 het tankschip een olietankschip is dat op of voor 1 juni 1982 is opgeleverd, als omschreven in voorschrift 1.28.3, met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, als bedoeld in voorschrift 2.5 van deze Bijlage, dat uitsluitend wordt ingezet voor bepaalde reizen, en aan de voorwaarden omschreven in voorschrift 2.6 van deze Bijlage is voldaan; of

.2 het tankschip uitsluitend wordt ingezet voor een of meer van de volgende categorieën reizen:

.1 reizen binnen bijzondere gebieden; of

.2 reizen in Arctische wateren; of

.3 reizen binnen 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land buiten bijzondere gebieden of Arctische wateren wanneer de tanker wordt ingezet voor:

.1 reizen tussen havens of laad- of losplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Verdrag; of
.2 beperkte reizen als door de Administratie bepaald en met een duur van 72 uur of minder;
* mits aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
.4 alle oliehoudende mengsels worden aan boord gehouden om naderhand te worden afgeleverd bij ontvangstinrichtingen;
.5 ter zake van in lid 5.2.3 van dit voorschrift omschreven reizen, heeft de Administratie bepaald dat geschikte ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn voor de ontvangst van dergelijke oliehoudende mengsels in de havens of laad- of losplaatsen voor het laden van olie die het olietankschip aandoet;
.6 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie is aangetekend dat het olietankschip uitsluitend voor een of meer van de in de leden 5.2.1 en 5.2.3.2 vermelde categorieën reizen wordt ingezet; en
.7 de hoeveelheid, tijd en de loshaven worden in het Oliejournaal vermeld.

6. De Administratie kan ontheffing verlenen van de vereisten van voorschrift 28(6) aan de volgende olietankschepen indien deze worden geladen in overeenstemming met de door de Administratie goedgekeurde voorwaarden, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen:

.1. olietankschepen die voor specifieke doelen worden ingezet en een beperkt aantal verschillende beladingstoestanden kennen, zodanig dat alle verwachte omstandigheden zijn goedgekeurd in de stabiliteitsgegevens die aan de kapitein worden verstrekt in overeenstemming met voorschrift 28(5);
.2. olietankschepen waarbij de verificatie van de stabiliteit op afstand plaatsvindt met een door de Administratie goedgekeurd middel;
.3. olietankschepen die zijn geladen binnen een goedgekeurde bandbreedte van beladingstoestanden; of
.4. olietankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016 die zijn voorzien van goedgekeurde beperkende KG/GM-krommen waarin rekening is gehouden met alle toepasselijke vereisten ten aanzien van stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand.

7. De Administratie kan een UNSP-lichter vrijstelling verlenen van de vereisten van voorschriften 6.1 en 7.1 van deze Bijlage door middel van een Internationaal certificaat van vrijstelling voor onbemande lichters zonder eigen voortstuwing voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar mits de UNSP-lichter aan een onderzoek is onderworpen om te bevestigen dat aan de in voorschriften 1.40.1 tot en met 1.40.5 van deze Bijlage bedoelde vereisten is voldaan.

Voorschrift 4. Uitzonderingen

De voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage en paragraaf 1.1.1 van deel II-A van de Polar Code zijn niet van toepassing op:

* .1 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
* .2 het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan:
  * .1 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
  * .2 uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of
* .3 het lozen in zee van oliehoudende stoffen met toestemming van de Administratie, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsincidenten te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Elke lozing van dien aard behoeft de goedkeuring van elke Regering binnen wier rechtsgebied beoogd wordt de lozing te doen plaatsvinden.

Voorschrift 5. Gelijkwaardige voorzieningen

1. De Administratie mag het aanbrengen van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur in een schip toestaan dan die welke in deze Bijlage worden vereist, mits dergelijke onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur 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 vormen van ontwerp en constructie als voorgeschreven in deze Bijlage.
2. De Administratie die het aanbrengen in een schip toestaat van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die welke in deze Bijlage worden vereist, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij dit Verdrag, ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

HOOFDSTUK 2. ONDERZOEKEN EN CERTIFICERINGEN

Voorschrift 6. Onderzoeken

1. Alle olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer, alsmede alle andere schepen met een brutotonnage van 400 of meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:
   * .1 een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, als vereist ingevolge voorschrift 7 van deze Bijlage, voor de eerste maal wordt afgegeven; dit omvat een volledig onderzoek van de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen voor zover het schip onder deze Bijlage valt. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage;
   * .2 een hernieuwd onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 10.2.2, 10.5, 10.6 of 10.7 van deze Bijlage van toepassing is. Dit hernieuwde onderzoek moet zodanig zijn dat gewaarborgd wordt dat de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage;
   * .3 een tussentijds onderzoek binnen drie maanden voor of na de tweede verjaardatum of binnen drie maanden voor of na de derde verjaardatum van het certificaat, dat in de plaats treedt van een van de jaarlijkse onderzoeken voorgeschreven in lid 1.4 van dit voorschrift. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat gewaarborgd 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 en voor het wassen van tanks met ruwe olie, de olie-waterafscheider en de oliefiltersystemen, volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage en in goede staat verkeren. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 7 of 8 van deze Bijlage;
   * .4 een jaarlijks onderzoek binnen drie maanden voor of na elke verjaardatum van het certificaat, met inbegrip van een algemene inspectie van de constructie, de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen als bedoeld in lid 1.1 van dit voorschrift teneinde vast te stellen of de toestand ervan is gehandhaafd in overeenstemming met de leden 4.1 en 4.2 van dit voorschrift en of zij geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Deze jaarlijkse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 7 of 8 van deze Bijlage; en
   * .5 een algeheel of gedeeltelijk aanvullend onderzoek dient, al naar gelang de omstandigheden, te worden uitgevoerd na een reparatie naar aanleiding van de in lid 4.3 van dit voorschrift voorgeschreven onderzoeken, of telkens wanneer belangrijke reparaties of vervangingen zijn verricht. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gewaarborgd wordt dat de noodzakelijke reparaties of vervangingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de deskundigheid waarmee zij zijn uitgevoerd in alle opzichten toereikend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de voorschriften van deze Bijlage.
2. De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van lid 1 van dit voorschrift teneinde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

3.1 Onderzoeken van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage,

worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan de onderzoeken evenwel toevertrouwen aan hetzij daartoe benoemde inspecteurs, hetzij door haar erkende organisaties. Deze organisaties, met inbegrip van classificatiebureaus, worden door de Administratie gemachtigd in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag en met de Code voor Erkende Organisaties (RO-Code), die bestaat uit een deel 1 en deel 2 (waarvan de bepalingen als verplicht worden aangemerkt) en een deel 3 (waarvan de bepalingen als aanbeveling worden aangemerkt), zoals aangenomen door de Organisatie bij resolutie [MEPC.237(65)], eventueel als gewijzigd door de Organisatie, mits:

.1 wijzigingen van deel 1 en deel 2 van de RO-Code worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op deze Bijlage;

.2 wijzigingen van deel 3 van de RO-Code worden aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met haar reglement van orde; en

.3 de in .1 en .2 bedoelde eventuele wijzigingen die worden aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie en de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu identiek zijn en tegelijkertijd in werking treden of van kracht worden, al naargelang van toepassing.

3.2 Een Administratie die inspecteurs aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van onderzoeken als omschreven in lid 3.1 van dit voorschrift, dient iedere benoemde inspecteur of erkende organisatie ten minste te machtigen om:

* .1 reparaties aan een schip te verlangen; en
* .2 onderzoeken uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten van een havenstaat hierom verzoeken.

De Administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden voor de aan de benoemde inspecteurs of erkende organisaties gedelegeerde bevoegdheden die deze ten behoeve van hun functionarissen doorgeeft aan de Partijen bij dit Verdrag.

3.3 Wanneer een benoemde inspecteur of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van een schip of zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat of zodanig is dat het schip ongeschikt is om naar zee te vertrekken zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu te vormen, dient deze inspecteur of organisatie onverwijld te verzekeren dat corrigerende maatregelen worden getroffen en de Administratie te zijner tijd op de hoogte te stellen. Indien dergelijke corrigerende maatregelen niet worden getroffen, dient het certificaat te worden ingetrokken en de Administratie onverwijld te worden ingelicht; indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat eveneens onverwijld te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een benoemde inspecteur of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat waar het schip ligt, heeft ingelicht, dient de Regering van de betrokken havenstaat deze ambtenaar, inspecteur of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit voorschrift te vervullen. Wanneer toepasselijk, dient de Regering van de betrokken havenstaat erop toe te zien dat het schip niet naar zee vertrekt indien het een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu vormt noch de haven kan verlaten met het doel naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te gaan.

3.4 In alle gevallen staat de betrokken Administratie volledig garant voor de volledigheid en doeltreffendheid van het onderzoek en dient zij te waarborgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om aan deze verplichting te voldoen.

4.1 De toestand van het schip en zijn uitrusting dienen zodanig te worden onderhouden dat voldaan wordt aan de bepalingen van dit Verdrag om te waarborgen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee te vertrekken.

4.2 Nadat een onderzoek van het schip uit hoofde van lid 1 van dit voorschrift is voltooid, mogen er, afgezien van de directe vervanging van uitrusting of installaties, geen wijzigingen worden aangebracht in de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop het onderzoek betrekking had, zonder dat de Administratie haar goedkeuring heeft verleend.

4.3 Wanneer een ongeval plaatsvindt met een schip of gebreken worden geconstateerd waardoor de integriteit van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting waarop deze Bijlage van toepassing is, wezenlijk worden aangetast, rapporteert de kapitein of eigenaar van het schip dit zo spoedig mogelijk aan de Administratie, de erkende organisatie of de benoemde

inspecteur die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat; deze ziet erop toe dat een onderzoek wordt ingesteld om te bepalen of een onderzoek als vereist op grond van lid 1 van dit voorschrift noodzakelijk is. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dient de kapitein of de eigenaar eveneens onverwijld de bevoegde autoriteiten van de havenstaat in te lichten en dient de benoemde inspecteur of de erkende organisatie na te gaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 7. Afgifte van of aantekening op het certificaat

1. Na een eerste onderzoek of een hernieuwd onderzoek overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 6 van deze Bijlage wordt een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie afgegeven aan elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer alsmede aan elk ander schip met een brutotonnage van 400 of meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij dit Verdrag.
2. Dit certificaat wordt afgegeven of hierop wordt een aantekening geplaatst hetzij door de Administratie, hetzij door daartoe door haar naar behoren gemachtigde personen of organisaties. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift 8. Afgifte van of aantekening op een certificaat door een andere Regering

1. De Regering van een Partij bij het Verdrag kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek doen ontwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie afgeven, of machtigen tot afgifte hiervan en in voorkomend geval een aantekening plaatsen, of machtigen tot het plaatsen van een aantekening, op dat certificaat aan boord van het schip, overeenkomstig deze Bijlage.
2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.
3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde kracht en wordt op dezelfde wijze erkend als het certificaat dat is afgegeven krachtens voorschrift 7 van deze Bijlage.
4. Er wordt geen Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie of Certificaat van vrijstelling voor UNSP-lichters afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is.

Voorschrift 9. Model van het certificaat

1. Het Internationaal certificaat voor voorkoming van verontreiniging door olie wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in Aanhangsel II bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

2. Het Internationaal certificaat van vrijstelling voor onbemande lichters zonder eigen voortstuwing betreffende het voorkomen van verontreiniging door olie wordt opgesteld overeenkomstig het model opgenomen in Aanhangsel IV bij deze Bijlage en dient ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Indien tevens de officiële taal van het land van afgifte wordt gebruikt, is deze doorslaggevend bij geschillen of tegenstrijdigheden.

Voorschrift 10. Geldigheidsduur en geldigheid van het certificaat

1. Een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgesteld tijdvak, dat evenwel niet langer is dan vijf jaar.

2.1 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid binnen drie maanden voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat, niettegenstaande het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat.

2.2 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid na de datum waarop het bestaande

certificaat verstrijkt, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het hernieuwde onderzoek is voltooid tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum waarop het bestaande certificaat verstrijkt.

2.3 Wanneer het hernieuwde onderzoek wordt voltooid meer dan drie maanden voor de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

3. Indien een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak korter dan vijf jaar kan de Administratie de geldigheid van het certificaat tot na de datum van verstrijken verlengen tot het in lid 1 van dit voorschrift aangegeven maximumtijdvak, mits de onderzoeken bedoeld in voorschrift 6, leden 1.3 en 1.4 van deze Bijlage, die van toepassing zijn wanneer een certificaat wordt afgegeven voor een tijdvak van vijf jaar, naar behoren worden verricht.
4. Indien een hernieuwd onderzoek is voltooid en een nieuw certificaat niet kan worden afgegeven of aan boord van het schip geplaatst vóór de datum van verstrijken van het bestaande certificaat, kan de door de Administratie gemachtigde persoon of organisatie een aantekening op het bestaande certificaat plaatsen en wordt dit certificaat als geldig aanvaard voor een nieuw tijdvak dat niet langer mag zijn dan vijf maanden na de datum van verstrijken.
5. Indien een schip op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven ligt waar het dient te worden onderzocht, kan de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, maar deze verlenging geschiedt uitsluitend om het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het dient te worden onderzocht te voltooien en dan uitsluitend in gevallen waarin het juist en redelijk voorkomt zulks te doen. Geen enkel certificaat mag worden verlengd met meer dan drie maanden en geen enkel schip waarvan het certificaat wordt verlengd, is na aankomst in de haven waar het dient te worden onderzocht, gerechtigd op grond van deze verlenging de haven te verlaten zonder nieuw certificaat. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging geschiedde.
6. Voor een certificaat afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en dat niet is verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit voorschrift kan door de Administratie ten hoogste één maand uitstel worden verleend vanaf de erop vermelde datum van verstrijken. Wanneer het hernieuwde onderzoek is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van verstrijken van het bestaande certificaat voordat de verlenging geschiedde.
7. Onder bijzondere omstandigheden vast te stellen door de Administratie, behoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de datum van verstrijken van het bestaande certificaat zoals bepaald in de leden 2.2, 2.5 of 2.6 van dit voorschrift. Onder deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een datum uiterlijk vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.
8. Indien een jaarlijks of tussentijds onderzoek is voltooid vóór het in voorschrift 6 van deze Bijlage aangegeven tijdvak:
   * .1 wordt de verjaardatum op het certificaat door middel van een aantekening gewijzigd in een datum uiterlijk drie maanden na de datum waarop het onderzoek werd voltooid;
   * .2 wordt het in voorschrift 6.1 van deze Bijlage voorgeschreven volgende jaarlijkse of tussentijdse onderzoek voltooid met de in dat voorschrift voorgeschreven tussenpozen met inachtneming van de nieuwe verjaardatum; en
   * .3 kan de datum van verstrijken onveranderd blijven mits er een of meer jaarlijkse of tussentijdse onderzoeken, naar gelang van het geval, zijn verricht zodat de maximale tussenpozen tussen de in voorschrift 6.1 van deze Bijlage voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.
9. Een ingevolge de voorschriften 7 of 8 van deze Bijlage afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:
   * .1 indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn voltooid binnen de termijnen vermeld in voorschrift 6.1 van deze Bijlage;
   * .2 indien op het certificaat geen aantekening is geplaatst in overeenstemming met de voorschriften 6.1.3 of 6.1.4 van deze Bijlage; of
   * .3 bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip volledig voldoet aan de vereisten van de voorschriften 6.4.1 en 6.4.2 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te

voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie afschriften van het certificaat dat het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

Voorschrift 11. Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere Partij wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of voldaan is aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële procedures die aan boord dienen te worden toegepast om luchtverontreiniging door schepen te voorkomen.
2. In de omstandigheden bedoeld in lid 1 van dit voorschrift, neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.
3. De procedures betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit voorschrift.
4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

HOOFDSTUK 3. VEREISTEN TEN AANZIEN VAN MACHINERUIMTEN VAN ALLE SCHEPEN

DEEL A. BOUW

Voorschrift 12. Tanks voor olierestanten (oliedrab)

1. Tenzij anders bepaald is dit voorschrift van toepassing op elk schip met een brutotonnage van 400 ton of meer, met dien verstande dat paragraaf 3.5 van dit voorschrift uitsluitend hoeft te worden toegepast op schepen die op of vóór 31 december 1979 zijn opgeleverd, zoals omschreven in voorschrift 1.28.1, voor zover zulks redelijk en uitvoerbaar is.
2. Olierestanten (oliedrab) kunnen door middel van de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte rechtstreeks uit de tank(s) voor olierestanten (oliedrab) worden verwijderd en naar ontvangstfaciliteiten worden overgebracht of naar een ander goedgekeurd middel voor het verwijderen van olierestanten (oliedrab), zoals een verbrandingsoven voor olieresiduen (oliedrab), hulpketel geschikt voor het verbranden van olierestanten (oliedrab) of overige aanvaardbare middelen, die worden vermeld onder punt 3.2 van de Aanvulling op het IOPP-certificaat formulier A of B.
3. Er wordt voorzien in (een) tank(s) voor olierestanten (oliedrab) en deze:
   .1 heeft/hebben een capaciteit die, gezien het type machines en de duur van de reis, toereikend is voor het opvangen van olierestanten (oliedrab) die niet op andere wijze kunnen worden behandeld overeenkomstig de voorschriften van deze Bijlage;
   .2 wordt/worden voorzien van een speciale afgiftepomp die rechtstreeks moet kunnen aanzuigen uit de tank(s) voor olierestanten (oliedrab) voor het verwijderen van olierestanten (oliedrab) op een in voorschrift 12.2 omschreven wijze;
   .3 heeft/hebben geen aansluitingen voor afgifte op het lenssysteem, de verzameltank(s) voor oliehoudend lenswater, de tanktop of de olie-waterafscheiders met dien verstande dat:
      .1 de tank(s) voorzien kan/kunnen zijn van aftappunten, met handmatig bediende zelfsluitende kleppen en inrichtingen voor een daaropvolgende visuele controle van het bezonken water, die op een verzameltank voor oliehoudend lenswater of lensput uitkomen, of een alternatieve inrichting, mits een dergelijke inrichting niet rechtstreeks op het lensleidingsysteem aansluit; en
      .2 de lozingspijpleidingen van de sliktank en de lenswaterpijpleidingen kunnen worden aangesloten op een gemeenschappelijke pijpleiding naar de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte; door de aansluiting van beide systemen op een eventuele gemeenschappelijke pijpleiding naar de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte mag het niet mogelijk zijn slik naar het lenssysteem

over te brengen;

.4 wordt/worden niet aangesloten op pijpleidingen die een rechtstreekse aansluiting overboord hebben anders dan de in voorschrift 13 bedoelde standaardaansluiting voor afgifte; en

.5 wordt/worden zodanig ontworpen en gebouwd dat de reiniging ervan en de afgifte van restanten bij ontvangstinrichtingen worden vergemakkelijkt.

4. De voorzieningen van schepen gebouwd vóór 1 januari 2017 dienen uiterlijk bij het eerste hernieuwde onderzoek dat op of na 1 januari 2017 wordt uitgevoerd aan paragraaf 3.3 van dit voorschrift te voldoen.

Voorschrift 12A. Bescherming van brandstofolietanks

1. Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m^3 en meer waarvan de oplevering plaatsvindt op of na 1 augustus 2010, zoals omschreven in voorschrift 1.28.9 van deze Bijlage.

2. De toepassing van dit voorschrift bij het bepalen van de locatie van tanks die gebruikt worden voor het vervoer van brandstofolie heeft geen voorrang boven de toepassing van voorschrift 19 van deze Bijlage.

3. Voor de toepassing van dit Voorschift zijn de volgende begripsomschrijvingen van toepassing:

.1. „brandstofolie", elke olie gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- en hulpmachines van het schip dat dergelijke olie aan boord heeft.

.2. „diepgang op de lastlijn (d_S)": de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig het aan het schip toegekende zomervrijboord.

.3. „diepgang bij leeg schip" is de midscheepse diepgang naar de mal gemeten overeenkomstig het leeg gewicht.

.4. „Diepgang op de partiële lastlijn (d_P)" is de diepgang bij leeg schip plus 60% van het verschil tussen de diepgang bij leeg schip en de diepgang op de lastlijn (d_s). De diepgang op de partiële lastlijn (d_P) wordt gemeten in meters.

.5. „Waterlijn d_B": de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig 30% van holte D_S.

.6. „Breedte B_S": de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de diepste lastlijn d_s.

.7. „Breedte B_B": de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de waterlijn d_B.

.8. „Holte D_S": de holte naar de mal, in meters, midscheeps gemeten op het bovendek in de zijde. Voor de toepassing van dit onderdeel wordt onder „bovendek" verstaan het bovenste dek tot hetwelk de waterdichte dwarsschotten, uitgezonderd de achterpiekschotten, zijn opgetrokken.

.9. „Lengte L": 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kiel, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is.
Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, dient de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de constructiewaterlijn te worden genomen. De lengte L wordt gemeten in meters.

.10. „Breedte B": de grootste breedte van het schip in meters, midscheeps gemeten op de buitenkant van de spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de romp bij een schip met een huid van ander materiaal.

.11. „Brandstofolietank": een tank waarin olie wordt vervoerd, uitgezonderd tanks die bij normale bedrijfsvoering geen brandstofolie zouden bevatten, zoals overlooptanks.

.12. „Kleine brandstofolietank": een brandstofolietank met een maximale individuele capaciteit van ten hoogste 30 m^3.

.13. „C": het totale volume aan brandstofolie van het schip, met inbegrip van het volume van kleine brandstofolietanks, in m^3 bij een tankvulling van 98%.

.14. „Brandstofoliecapaciteit": het volume van een tank in m^3, bij een tankvulling van 98%.

4. De bepalingen van dit voorschrift zijn van toepassing op alle brandstofolietanks uitgezonderd kleine brandstofolietanks, zoals omschreven in 3.12, mits de totale capaciteit van deze niet meegerekende tanks ten hoogste 600 m^3 bedraagt.

5. De capaciteit van individuele brandstofolietanks mag ten hoogste 2.500 m^3 bedragen.

6. Bij schepen, anders dan hefbooreilanden, met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m^3 of meer dienen de brandstofolietanks zodanig geplaatst te zijn dat de tanks zich bevinden boven de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating, nergens minder dan afstand h, zoals hieronder vermeld:

h = B/20 m of,
h = 2,0 m, naargelang welk getal het kleinst is.
De minimumwaarde van h = 0,76 m.
In het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim dient de grenslijn van de brandstofolietank parallel te lopen aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals weergegeven in figuur 1.Illustratie:10000053688.png

7. Bij schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 600 m^3 of meer maar minder dan 5.000 m^3, dienen de brandstofolietanks zodanig te zijn geplaatst dat zij zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens op een kleinere afstand dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 2, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:

w = 0,4 + 2,4 C/20.000 m
De minimumwaarde van w = 1,0 m; voor individuele tanks met een brandstofoliecapaciteit van minder dan 500 m^3 bedraagt de minimumwaarde echter 0,76 m.

8. Bij schepen met een totale brandstofoliecapaciteit van 5.000 m^3 of meer dienen de brandstofolietanks zodanig te zijn geplaatst dat zij zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens op een kleinere afstand dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 2, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:

w = 0,5 + C/20.000 m of
w = 2,0 m, naargelang welk getal het kleinst is.
De minimumwaarde van w = 1,0 m.Illustratie:10000053689.png

9. Brandstofolieleidingen die zich op een geringere hoogte dan *h*, zoals omschreven in lid 6, van het scheepsvlak bevinden of op een kleinere afstand dan *w*, zoals omschreven in lid 7 en 8, van de zijde van het schip, dienen te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen in of vlak naast de brandstofolietank. Deze afsluiters moeten vanuit een gemakkelijk toegankelijke gesloten ruimte kunnen worden bediend; deze ruimte moet vanaf de navigatiebrug of vanaf de plaats van waar de bediening van de voortstuwingsmachines plaatsvindt, kunnen worden bereikt zonder blootgestelde vrijboord- of opbouwdekken te betreden. Wanneer het systeem voor afstandsbediening defect raakt (defect in gesloten stand) dienen de afsluiters gesloten te worden en op zee gesloten te blijven op elk moment waarop de tank brandstofolie bevat; zij mogen evenwel worden geopend tijdens het verpompen van brandstofolie.

10. Zuigputten in brandstofolietanks kunnen uitsteken in de dubbele bodem onder de grenslijn die wordt bepaald door de afstand h, op voorwaarde dat die putten zo klein zijn als praktisch mogelijk is en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating niet minder bedraagt dan 0,5 h.

11. In plaats van aan het bepaalde in lid 6 en lid 7 of 8, kunnen schepen ook voldoen aan de onderstaande norm inzake de onbedoelde uitstroming van olie:

.1. Het niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie in geval van een aanvaring of stranding wordt als volgt beoordeeld op basis van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:

O_M < 0,0157-1,14E-6 AC	voor 600 m^3 ≤ C < 5.000 m^3
O_M ≤ 0,010	voor C ≥ 5.000 m^3

waarbij:

O_M = gemiddelde-olieuitstroomparameter

C = totale brandstofolievolume

.2. De volgende algemene aanname is van toepassing bij de berekening van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:
  .1. Het schip wordt geacht te zijn geladen tot op de diepgang op de partiële lastlijn (d_P) zonder trim of slagzij;
  .2. alle brandstofolietanks worden geacht geladen te zijn tot 98% van hun volume;
  .3. de nominale dichtheid van de brandstofolie (ρ_n) wordt over het algemeen gesteld op 1,000 kg/m^3. Indien de dichtheid van de brandstofolie specifiek tot een lagere waarde beperkt wordt, mag deze lagere waarde worden toegepast; en
  .4. ten behoeve van deze uitstromingsberekeningen, wordt de permeabiliteit van elke brandstofolietank op 0,99 gesteld, tenzij anderszins vastgesteld.

.3. Het combineren van de olie-uitstroomparameters geschiedt op basis van de volgende aannames:
  .1. De gemiddelde olie-uitstroom wordt afzonderlijk berekend voor zijschade en voor bodemschade en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd in een niet-dimensionale olie-uitstroomparameter O_M:
  OM = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB})/C
  waarbij:
  O_{MS} = gemiddelde uitstroom bij zijschade, in m^3;
  O_{MB} = gemiddelde uitstroom bij bodemschade, in m^3;
  C = totaal brandstofolievolume.
  .2. Bij bodemschade wordt de gemiddelde uitstroomwaarde afzonderlijk berekend voor een getij van 0,0 m en -2,5 m en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd:
  waarbij:
  O_{MB} = 0,7 $O_{MB(0)}$ + 0,3 $O_{MB(2,5)}$
  $O_{MB(0)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van 0,0 m; en
  $O_{MB(2.5)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van -2,5 m in m^3.

.4. De gemiddelde uitstroom bij zijschade O_{MS} wordt als volgt berekend:
Illustratie:10000053690.png
waarbij:

i = elke desbetreffende brandstofolietank;

n = het totale aantal brandstofolietanks;

$P_{s(i)}$ = de kans op doorboring van brandstofolietank i als gevolg van zijschade, berekend in overeenstemming met lid 11.6 van dit voorschrift;

$O_{s(i)}$ = de uitstroom, in m^3, bij zijschade aan brandstofolietank i, die wordt verondersteld gelijk te zijn aan het totale volume in brandstofolietank i bij een tankvulling van 98%.

.5. De gemiddelde uitstroom bij bodemschade wordt voor elk getij op de volgende wijze berekend:
  .1. Illustratie:10000053691.png
  waarbij:

  i = elke desbetreffende brandstofolietank;

  n = het totale aantal brandstofolietanks;

  $P_{B(i)}$ = de kans op doorboring van brandstofolietank i als gevolg van bodemschade, berekend in overeenstemming met lid 11.7 van dit voorschrift;

  $O_{B(i)}$ = de uitstroom uit brandstofolietank i, in m^3, berekend in overeenstemming met lid 11.5.3 van dit voorschrift; en

  $C_{DB(i)}$ = factor om rekening te houden met olie-opvang als omschreven in lid 11.5.4.

.2. Illustratie:10000053692.png
waarbij:

i, n $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = zoals hierboven onder .1 omschreven

$O_{B(i)}$ = de uitstroom uit brandstofolietank i, in m^3, na getijdeverandering.

.3. De olie-uitstroom $O_{B(i)}$ voor elke brandstofolietank wordt berekend op basis van drukbalansprincipes, in overeenstemming met de volgende aannames:

.1. Het schip wordt verondersteld te zijn gestrand met een trim en helling van nihil, waarbij de diepgang bij stranding voorafgaande aan de getijdeverandering gelijk is aan de diepgang op de partiële lastlijn dP.

.2. Het brandstofolieniveau na schade wordt als volgt berekend:
Illustratie:10000053693.png
waarbij:

h_F = de hoogte van de brandstofolie boven Z_l, in meters;

t_C = de getijdeverandering, in meters. Afnames van het getijde worden uitgedrukt als negatieve waarden;

Z_l = de hoogte van het laagste punt in de brandstofolietank boven de lijn van onderzijde spanten, in meters;

ρ_s = dichtheid van zeewater, gesteld op 1.025 kg/m^3; en

ρ_n = nominale dichtheid van de brandstofolie, zoals omschreven in 11.2.3.

.3. Bij tanks die door de vlakbeplating worden begrensd wordt de olie-uitstroom $O_{B(i)}$ gesteld op niet minder dan de volgende formule, evenwel niet meer dan de tankcapaciteit:
$O_{B(i)} = H_W . A$
waarbij:
H_W = 1,0 m, wanneer YB = 0
$H_W = B_B/50$ maar niet groter dan 0,4 m, wanneer Y_B groter is dan $B_B/5$ of 11,5 m, naargelang welk getal het kleinst is
H_W wordt in opwaartse richting gemeten vanaf de lijn van het midscheepse vlak. In het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim, dient H_W te worden gemeten vanaf een lijn die parallel loopt aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals voor afstand „h" is weergegeven in figuur 1.
Voor Y_B-waarden buitenboord $B_B/5$ of 11,5 m, naargelang welk getal het kleinst is, dient H_W lineair te worden geïnterpoleerd.
Y_B = de minimumwaarde van Y_B over de lengte van de brandstofolietank, wanneer op elke plaats YB de afstand overdwars tussen de zijbeplating bij waterlijn d_B en de tank op of onder waterlijn d_B is.
A = de maximale horizontale projectie van de oppervlakte van de brandstofolietank tot niveau HW vanaf de bodem van de tank. Illustratie:10000053694.png

.4. In het geval van bodemschade kan een deel van de uitstroom uit een brandstofolietank worden opgevangen in afdelingen anders dan olie-afdelingen. Dit effect wordt benaderd door toepassing van de factor $C_{DB(i)}$ op elke tank, waarbij uitgegaan wordt van het volgende:
* $C_{DB(i)}$ = 0,6 voor brandstofolietanks die aan de onderzijde begrensd worden door afdelingen anders dan olie-afdelingen;
* $C_{DB(i)}$ = 1 in andere gevallen.

.6. De kans PS dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend:

.1. $P_S = P_{SL} . P_{SV} . P_{ST}$
waarbij:
$P_{SL} = (1 – P_{Sf} – P_{Sa})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_f;
$P_{SV} = (1 – P_{Su} – P_{Sl})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de verticale zone die wordt begrensd door Z_l en Z_u;

$P_{ST} = (1 – P_{Sy})$ = de kans dat de schade zich overdwars uitbreidt tot na de door y gedefinieerde grens.

.2. P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} en P_{Sl} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 11.6.3, en P_{Sy} wordt berekend met behulp van de formules zoals vermeld in lid 11.6.3, waarbij:
P_{Sa} = de kans dat de schade volledig achter de locatie X_a/L gelegen is;
P_{Sf} = de kans dat de schade volledig voor de locatie X_f/L gelegen is;
P_{Sl} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.
P_{Su} = de kans dat de schade volledig boven de tank gelegen is; en
P_{Sy} = de kans dat de schade volledig buiten de tank gelegen is.
Afdelingsbegrenzingen X_a, Xf, Z_l, Z_u en y worden als volgt uitgewerkt:
X_a = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het achterste punt van de afdeling in kwestie, in meters;
X_f = de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het voorste punt van de afdeling in kwestie, in meters;
Z_l = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het laagste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Wanneer Z_l groter is dan D_S, wordt Z_l gesteld op D_S;
Z_u = de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het hoogste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Wanneer Z_u groter is dan D_S, wordt Z_u gesteld op D_S; en
y = de minimale horizontale afstand gemeten loodrecht op hart schip tussen de desbetreffende afdeling en de zijbeplating in meters[1)].
Ter plekke van de ronding van de kim hoeft geen rekening te worden gehouden met y onder een afstand h boven de basislijn, wanneer h minder is dan B/10, 3 meter of de bovenzijde van de tank.

.3. Kansentabel voor zijschade

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092

1) Bij symmetrische tankopstellingen wordt de schade voor slechts een zijde van het schip berekend, in welk geval alle „y"-dimensies vanaf die zijde dienen te worden gemeten. Voor asymmetrische tankopstellingen wordt verwezen naar de Toelichting inzake aangelegenheden die verband houden met de onbedoelde uitstroom van olie, aangenomen door de Organisatie bij resolutie MEPC.122(52).

0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} wordt als volgt berekend:

$P_{Sy} = (24{,}96 – 199{,}6\ y/B_S)\ (y/B_S)$	voor $y/B_S \leq 0{,}05$
$P_{Sy} = 0{,}749 + – 44{,}4\ (y/B_S – 0{,}05)(y/B_S) – 0{,}05$	voor $0{,}05 < y/B_S < 0{,}1$
$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\ (\ y/B_S\ -0{,}1)$	voor $y/B_S \geq 0{,}1$
P_{Sy} mag niet groter zijn dan 1.	

.7. De kans P_B dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van bodemschade wordt als volgt berekend:

.1. $P_B = P_{BL}\ .\ P_{BT}.\ P_{BV}$
waarbij:
$P_{BL} = P_{BL} = (1 – P_{Bf} – P_{Ba})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_f;
$P_{BT} = (1 – P_{Bp} – P_{Bs})$ = de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de dwarszone die wordt begrensd door Y_p en Y_s; en
$P_{BV} = (1 – P_{Bz})$ = de kans dat de schade zich in verticale richting uitstrekt tot boven de door z gedefinieerde grens.

.2. P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} en P_{Bs} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor bodemschade zoals vermeld in lid 11.7.3, en P_{Bz} wordt berekend met behulp van de formules zoals vermeld in lid 11.7.3, waarbij:
P_{Ba} = de kans dat de schade volledig achter plaats X_a/L gelegen is;
P_{Bf} = de kans dat de schade volledig voor plaats X_f/L gelegen is;
P_{Bp} = de kans dat de schade volledig aan bakboordzijde van de tank gelegen is;
P_{Bs} = de kans dat de schade volledig aan stuurboordzijde van de tank gelegen is; en
P_{Bz} = de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.
Afdelingsbegrenzingen X_a, X_f, Y_p, Y_s en z worden als volgt uitgewerkt:
X_a en X_f zoals omschreven in 11.6.2;
Y_p = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste bakboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B, tot een verticaal vlak gelegen op B_B /2 aan stuurboordzijde van hart schip;
Y_s = de afstand overdwars van het punt aan de uiterste stuurboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B, tot een verticaal vlak gelegen op B_B /2 aan stuurboordzijde van hart schip; en
z = de minimumwaarde van z over de lengte van de afdeling, waarbij z, op willekeurig welke plaats over de lengte, de verticale afstand is vanaf het laagste punt van de vlakbeplating op die lengtepositie tot het laagste punt van de afdeling op die lengtepositie.

.3. Kansentabel voor bodemschade

X_a/L	P_{Ba}	X_p/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133

0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} wordt als volgt berekend:

$P_{Bz} = (14,5 – 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$	voor $z/D_S \leq 0,1$
$P_{Bz} = 0,78 + 1,1\ (z/D_S - 0,1)$	voor $z/D_S > 0,1$
P_{Bz} mag niet groter zijn dan 1.	

.8. Ten behoeve van onderhoud en inspectie dienen brandstofolietanks die niet grenzen aan de buitenhuid, te worden geplaatst op een afstand tot de vlakbeplating die niet minder mag bedragen dan de minimumwaarde *h* in lid 6 en een afstand tot de zijbeplating die niet minder mag bedragen dan de van toepassing zijnde minimumwaarde *w* in lid 7 of 8.

12. Bij het goedkeuren van het ontwerp en de bouw van schepen die moeten worden gebouwd in overeenstemming met de bepalingen van dit voorschrift, houden Administraties naar behoren rekening met de algemene veiligheidsaspecten, met inbegrip van de noodzaak van onderhoud en inspecties van zij- en dubbele-bodemtanks of -ruimten.

Voorschrift 13. Standaardaansluiting voor afgifte

Teneinde leidingen van de ontvangstinrichtingen te kunnen aansluiten op de scheepspijpleiding voor de afgifte van restanten afkomstig van machinekamerlensruimten en van tanks voor olierestanten (oliedrab), dienen beide leidingen te zijn voorzien van 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 diameter van de pijp
Diameter van de steekcirkel van de bouten	183 mm
Boutgaten	6 gaten van 22 mm diameter, aangebracht op onderling gelijke afstanden op een steekcirkel van bovengenoemde diameter met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek. De sleuven dienen 22 mm breed te zijn.

Flensdikte	20 mm
Bouten en moeren: aantal, diameter	6, elk met een diameter van 20 mm en van voldoende lengte

De flens is zo ontworpen dat er leidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van maximaal 125 mm en dient van staal of ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens, tezamen met een geschikte pakking van oliebestendig materiaal, dient geschikt te zijn voor een werkdruk van 600 kPa.

DEEL B. UITRUSTING

Voorschrift 14. Apparatuur voor het filtreren van olie

1. Behoudens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift dient elk schip met een brutotonnage van 400 of meer maar ten hoogste 10.000 te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan lid 6 van dit voorschrift. Een dergelijk schip dat in overeenstemming met voorschrift 16.2 ballastwater dat in brandstofolietanks aan boord wordt gehouden in zee mag lozen, dient aan lid 2 van dit voorschrift te voldoen.

2. Behoudens het bepaalde in lid 3 van dit voorschrift dient elk schip met een brutotonnage van 10.000 of meer te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan lid 7 van dit voorschrift.

3. Schepen zoals hotelschepen, opslagschepen, etc. die stilliggen, behoudens verplaatsingen van deze schepen waarbij geen lading wordt vervoerd, hoeven niet te worden uitgerust met apparatuur voor het filtreren van olie. Dergelijke schepen worden uitgerust met een verzameltank die, ten genoegen van de Administratie, toereikend is voor het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater. Al het oliehoudend lenswater wordt aan boord gehouden om naderhand te worden afgegeven bij de ontvangstinrichtingen.

4. De Administratie waarborgt dat schepen met een brutotonnage van minder dan 400 zijn uitgerust, voor zover praktisch uitvoerbaar, met voorzieningen om olie of oliehoudende mengsels aan boord te houden of deze overeenkomstig de vereisten van voorschrift 15.6 van deze Bijlage te lozen.

5. De Administratie kan ontheffing van de vereisten van de leden 1 en 2 van dit voorschrift verlenen:

* .1 voor schepen die uitsluitend reizen maken binnen bijzondere gebieden of Arctische wateren, of
* .2 voor schepen die gecertificeerd zijn krachtens de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen (of die anderszins wat betreft omvang en ontwerp onder de reikwijdte van deze code vallen) die lijndiensten verrichten waarbij de heen- en terugreis in totaal niet meer dan 24 uur in beslag nemen, daaronder begrepen verplaatsingen van deze schepen waarbij geen passagiers of lading worden vervoerd,
* .3 waarbij met betrekking tot de bepalingen van de bovenstaande twee onderdelen, aan de volgende vereisten dient te worden voldaan:
  * .1 de schepen zijn uitgerust met een verzameltank die, ten genoegen van de Administratie, toereikend is voor het volledig aan boord houden van oliehoudend lenswater;
  * .2 al het oliehoudend lenswater wordt aan boord gehouden om naderhand te worden afgegeven bij ontvangstinrichtingen;
  * .2 de Administratie heeft vastgesteld dat in een toereikend aantal havens of laad- of losplaatsen die de schepen aandoen, geschikte ontvangstinrichtingen beschikbaar zijn om dergelijk oliehoudend lenswater in ontvangst te nemen;
  * .4 op het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, indien vereist, is aangetekend dat het schip uitsluitend reizen maakt binnen bijzondere gebieden of Arctische wateren of dat het ten behoeve van dit voorschrift is aanvaard als hogesnelheidsvaartuig en de dienst is vastgesteld; en
  * .5 de hoeveelheid, tijd en de haven van lossen zijn genoteerd in het Oliejournaal Deel I.

6. Het ontwerp van de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde apparatuur voor het filtreren van olie dient door de Administratie te zijn goedgekeurd en zodanig te zijn dat het oliegehalte van elk oliehoudend mengsel dat na filtering in zee wordt geloosd niet meer bedraagt dan 15 eenheden

per miljoen. Bij de beoordeling van het ontwerp van dergelijke apparatuur neemt de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht.

7. De in lid 2 van dit voorschrift genoemde apparatuur voor het filtreren van olie dient te voldoen aan lid 6 van dit voorschrift. De apparatuur dient daarnaast te worden voorzien van een alarmvoorziening die een signaal geeft wanneer dit gehalte niet gehandhaafd kan worden. Het systeem zal tevens worden uitgerust met voorzieningen die waarborgen dat de lozing van oliehoudende mengsels onmiddellijk wordt stopgezet wanneer het oliegehalte van het effluent meer bedraagt dan 15 eenheden per miljoen. Bij de beoordeling van het ontwerp van dergelijke apparatuur neemt de Administratie de door de Organisatie aanbevolen specificatie in acht.

DEEL C. REGELING VAN BEDRIJFSMATIGE LOZINGEN VAN OLIE

Voorschrift 15. Regeling van het lozen van olie

1. Overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 4 van deze Bijlage en de leden 2, 3 en 6 van dit voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen verboden.

A. Lozingen buiten bijzondere gebieden uitgezonderd Arctische wateren

2. Elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen met een brutotonnage van 400 of meer is verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

* .1 het schip is onderweg;
* .2 het oliehoudend mengsel wordt behandeld door apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan de vereisten van voorschrift 14 van deze Bijlage;
* .3 het oliegehalte van het onverdunde effluent bedraagt niet meer dan 15 delen per miljoen;
* .4 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
* .5 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.

B. Lozingen in bijzondere gebieden

3. Elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door schepen met een brutotonnage van 400 of meer is verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

* .1 het schip vervolgt zijn vaarroute;
* .2 het oliehoudend mengsel wordt behandeld door apparatuur voor het filtreren van olie die voldoet aan de vereisten van voorschrift 14.7 van deze Bijlage;
* .3 het oliegehalte van het onverdunde effluent bedraagt niet meer dan 15 delen per miljoen;
* .4 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
* .5 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.

4. Ten aanzien van het Antarctisch gebied is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels door welk schip dan ook verboden.

5. Geen enkele bepaling in dit voorschrift belet een schip dat slechts gedurende een deel van zijn reis door een bijzonder gebied vaart lozingen te verrichten buiten een bijzonder gebied in overeenstemming met lid 2 van dit voorschrift.

C. Vereisten voor schepen met een brutotonnage van minder dan 400 in alle gebieden uitgezonderd het Antarctisch gebied en Arctische wateren

6. Bij een schip met een brutotonnage van minder dan 400, dienen olie en oliehoudende mengsels aan boord te worden gehouden om naderhand bij ontvangstinrichtingen te worden afgegeven of in zee te worden geloosd in overeenstemming met de volgende voorwaarden:

* .1 het schip is onderweg;
* .2 op het schip wordt met apparatuur gewerkt, waarvan het ontwerp door de Administratie is goedgekeurd, die waarborgt dat het oliegehalte van het onverdunde effluent niet meer bedraagt dan 15 delen per miljoen;
* .3 het oliehoudend mengsel is niet afkomstig vanuit de lensruimten van ladingpompkamers in olietankers; en
* .4 het oliehoudend mengsel is, wanneer het olietankers betreft, niet vermengd met restanten van ladingolie.

D. Algemene vereisten

7. 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 de Partijen bij dit Verdrag, voor zover zij daartoe redelijkerwijs in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten, om na te gaan of de bepalingen van dit voorschrift zijn overtreden. Bij het onderzoek zal in het bijzonder worden gekeken naar de wind en de omstandigheden op zee, de gevolgde koers en snelheid van het schip, andere mogelijke oorzaken van de zichtbare sporen in de omgeving en alle ter zake doende aantekeningen omtrent olielozingen.

8. Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen die worden aangewend om de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden te ontduiken.

9. Olierestanten die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden om naderhand bij ontvangstinrichtingen te worden afgegeven.

Voorschrift 16. Gescheiden houden van olie en waterballast en vervoer van olie in voorpiektanks

1. Behalve zoals bepaald in het tweede lid van dit voorschrift, dient aan boord van schepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, met een brutotonnage van 4000 of meer, geen olietankschepen zijnde, en olietankschepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, met een brutotonnage van 150 of meer, geen ballastwater in een brandstofolietank te worden vervoerd.

2. Wanneer de noodzaak om grote hoeveelheden brandstofolie te voeren, het meevoeren van ander ballastwater dan schoon ballastwater in een brandstofolietank noodzakelijk maakt, dient dit ballastwater te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen of te worden geloosd in zee in overeenstemming met voorschrift 15 van deze Bijlage met gebruikmaking van de uitrusting omschreven in voorschrift 14.2 van deze Bijlage; dit dient te worden aangetekend in het Oliejournaal.

3. In een schip met een brutotonnage van 400 of meer, waarvoor het bouwcontract is gesloten na 1 januari 1982 of waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 juli 1982, mag geen olie worden vervoerd in een voorpiektank of een voor het aanvaringsschot gelegen tank.

4. Alle andere schepen dan die waarop de leden 1 en 3 van dit voorschrift van toepassing zijn, dienen voor zover redelijk en uitvoerbaar te voldoen aan het bepaalde in deze leden.

Voorschrift 17. Oliejournaal Deel I – Werkzaamheden in machineruimten

1. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer en elk schip, geen olietankschip zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, dient te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel I (Werkzaamheden in machineruimten). Het Oliejournaal, hetzij als onderdeel van het scheepsjournaal, als elektronisch journaal dat door de Administratie dient te worden goedgekeurd rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen, of anderszins, dient te zijn ingedeeld volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

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

* .1 het ballasten of reinigen van brandstofolietanks;
* .2 het lozen van verontreinigd ballastwater of reinigingswater uit brandstofolietanks;
* .3 het verzamelen en verwijderen van olierestanten (olierestanten (oliedrab));
* .4 het overboord lozen of anderszins verwijderen van lenswater dat zich in de machineruimten heeft verzameld; en
* .5 het laden van brandstofolie of smeerolie in bulk.

3. In het geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 4 van deze Bijlage of in het geval van door ongevallen veroorzaakte of anderszins uitzonderlijke lozingen van olie die niet als uitzondering gelden volgens voornoemd voorschrift, dient in het Oliejournaal Deel I melding te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

4. Elke handeling beschreven in lid 2 van dit voorschrift dient onverwijld volledig te worden vermeld in het Oliejournaal Deel I en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elke verrichte handeling dient door de officier of officieren, belast met de leiding over de desbetreffende handeling, te worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde of groep van elektronische aantekeningen dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. Op schepen die een Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie hebben, dienen de aantekeningen in het Oliejournaal Deel I ten minste in de Engelse, de Franse of de Spaanse taal te zijn gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.

5. Elke storing van de apparatuur voor het filtreren van olie dient te worden aangetekend in het Oliejournaal Deel I.

6. Het Oliejournaal Deel I dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip snel beschikbaar is voor inzage en wel, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het journaal dient gedurende een tijdvak van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.

7. De bevoegde instantie van de Regering van een Partij bij dit Verdrag heeft het recht het Oliejournaal Deel I 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 Deel I van het schip heeft gewaarmerkt, dient bij alle gerechtelijke procedures te worden toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van het Oliejournaal Deel I en de vervaardiging van een waarheidsgetrouw afschrift door de bevoegde instantie ingevolge de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.

HOOFDSTUK 4. VEREISTEN VOOR HET LADINGGEDEELTE VAN OLIETANKSCHEPEN

DEEL A. BOUW

Voorschrift 18. Gescheiden-ballasttanks

Olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982

1. Elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en elk productentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en dient te voldoen aan de leden 2, 3 en 4 of, indien van toepassing, aan lid 5 van dit voorschrift.

2. De capaciteit van de gescheiden-ballasttanks dient zodanig te worden bepaald dat het schip veilig kan varen tijdens ballastreizen zonder gebruik te hoeven maken van ladingtanks voor ballastwater, behoudens het bepaalde in de leden 3 of 4 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 trim van het schip aan de volgende voorwaarden voldoen:
   * .1 de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (m_d) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan:
   * $d_m = 2.0 + 0.02L$
   * .2 de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met de loodlijn verkregen door op de midscheepse diepgang (dm) zoals bepaald in lid 2.1 van dit voorschrift, een trim achterover toe te passen van niet meer dan 0,015 L; en
   * .3 de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan noodzakelijk is voor de volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).
3. Ballastwater dient in geen geval in ladingtanks te worden vervoerd, behalve:

   * .1 tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd; en
   * .2 in uitzonderingsgevallen wanneer de bijzondere aard van de bedrijfsvoering van een olietankschip het noodzakelijk maakt meer ballastwater te vervoeren dan de ingevolge het tweede lid van dit voorschrift vereiste hoeveelheid, mits deze bedrijfsvoering van het olietankschip behoort tot de categorie van de uitzonderingsgevallen bepaald door de Organisatie.

   Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in voorschrift 34 van deze Bijlage en er dient aantekening van te worden gemaakt in het Oliejournaal Deel II zoals bedoeld in voorschrift 36 van deze Bijlage.
4. Wanneer het ruwe-olietankschepen betreft, mag de ingevolge lid 3 van dit voorschrift toegestane extra ballast alleen worden vervoerd in ladingtanks wanneer deze overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 35 van deze Bijlage vóór vertrek uit een loshaven of ligplaats zijn gewassen volgens de ruwe-oliewasmethode.
5. Niettegenstaande de bepalingen van lid 2 van dit voorschrift dienen de gescheiden-ballasttoestanden van olietankschepen met een lengte van minder dan 150 meter ten genoegen van de Administratie te zijn.

Ruwe-olietankers met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982

6. Behoudens het bepaalde in lid 7 van dit voorschrift, dient elk olietankschip met een draagvermogen van 40.000 ton of meer opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift.
7. De in lid 6 van dit voorschrift bedoelde ruwe-olietankschepen mogen, in plaats van te zijn voorzien van gescheiden tanks, voor het reinigen van ladingtanks gebruik maken van de ruwe-oliewasmethode overeenkomstig de voorschriften 33 en 35 van deze Bijlage, tenzij het ruwe-olietankschip bestemd is voor het vervoer van ruwe olie die niet geschikt is voor deze methode van wassen.

Productentankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton of meer, opgeleverd op of voor 1 juni 1982

8. Elk productentankschip met een draagvermogen van 40.000 ton of meer opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift, of, naar keuze, gebruik te maken van de aangewezen schone-ballasttankmethode overeenkomstig de volgende bepalingen:
   * .1 Het productentankschip dient voldoende tankcapaciteit te bezitten, uitsluitend bestemd voor het vervoeren van schone ballast als omschreven in voorschrift 1.17 van deze Bijlage, om aan de vereisten van de leden 2 en 3 van dit voorschrift te voldoen.

* .2 De voorzieningen en werkwijze voor aangewezen schone-ballasttanks dienen te voldoen aan de door de Administratie vastgestelde vereisten. Deze vereisten omvatten ten minste alle bepalingen van de herziene Specificaties voor olietankschepen met aangewezen schone-ballasttanks, door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.495(XII).
* .3 Het productentankschip dient te worden uitgerust met een oliegehaltemeter, goedgekeurd door de Administratie op basis van de door de Organisatie aanbevolen specificaties, die controle van het oliegehalte van hetgeen geloosd wordt mogelijk te maken.
* .4 Op elk productentankschip dat gebruik maakt van aangewezen schone-ballasttanks dient een Handboek aangewezen schone-ballasttanks aanwezig te zijn, waarin het systeem en de werkwijze staan beschreven. Dit Handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en dient alle informatie te bevatten die in de in lid 8.2 van dit voorschrift bedoelde Specificaties is opgenomen. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die van invloed is op het systeem van aangewezen schone-ballasttanks, dient het Handboek dienovereenkomstig te worden aangepast.

Een olietankschip aangemerkt als olietankschip met gescheiden-ballasttanks

9. Elk olietankschip dat overeenkomstig het bepaalde in lid 1, 6 of 8 van dit voorschrift niet hoeft te worden voorzien van gescheiden-ballasttanks, kan evenwel worden aangemerkt als olietankschip met gescheiden-ballasttanks mits het voldoet aan de vereisten van de leden 2 en 3, of indien van toepassing, aan lid 5 van dit voorschrift.

Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982 met speciale ballastvoorzieningen

10. Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, met speciale ballastvoorzieningen.

* .1 Wanneer een olietankschip opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, zodanig is gebouwd of op een zodanige manier wordt gebruikt dat te allen tijde wordt voldaan aan de vereisten van minimum diepgang en trim zoals aangegeven in lid 2 van dit voorschrift zonder dat ballastwater gebruikt behoeft te worden, wordt de tanker geacht te voldoen aan de vereisten betreffende gescheiden-ballasttanks genoemd in lid 6 van dit voorschrift, mits aan alle navolgende voorwaarden is voldaan:
  * .1 de werkwijzen en ballastvoorzieningen zijn goedgekeurd door de Administratie;
  * .2 tussen de Administratie en de Regeringen van de havenstaten die Partij zijn bij dit Verdrag is overeenstemming bereikt betreffende de vereisten aangaande de diepgang en de trim die door de werkwijze worden verkregen; en
  * .3 op het Internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie dient te zijn aangetekend dat het olietankschip met speciale ballastvoorzieningen vaart.
* .2 Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in voorschrift 34 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage; er dient aantekening van te worden gemaakt in het Oliejournaal zoals bedoeld in voorschrift 36 van deze Bijlage.
* .3 Een Administratie die een aantekening op een certificaat maakt overeenkomstig lid 10.1.3 van dit voorschrift dient de bijzonderheden daarvan mede te delen aan de Organisatie ter verspreiding onder de Partijen bij dit Verdrag.

Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979

11. Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks en te voldoen aan de leden 2, 3 en 4 of indien van toepassing lid 5 van dit voorschrift.

Beschermende ligging van gescheiden-ballastruimten

12. Beschermende ligging van gescheiden-ballastruimten.
    Op elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en op elk productentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton of meer opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, uitgezonderd de tankschepen die aan voorschrift 19 voldoen, dienen de binnen het ladingtankgedeelte aangebrachte gescheiden-ballasttanks, van de vereiste inhoud die noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de vereisten van lid 2 van dit voorschrift, te zijn geplaatst in overeenstemming met het bepaalde in de leden 13, 14 en 15 van dit voorschrift teneinde een zekere mate van bescherming te bieden tegen het uitstromen van olie ingeval van stranding of aanvaring.
13. Gescheiden-ballasttanks en ruimten binnen het ladingtankgedeelte (L_t), geen olietanks zijnde, dienen zodanig te zijn geplaatst dat aan de volgende eisen wordt voldaan:
    Illustratie:10000053441.png
    waarbij:

PA_c	=	voor elke gescheiden-ballasttank of -ruimte, geen olietank zijnde, de verticale projectie van het oppervlak van de zijbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m^2,
PA_s	=	voor elke zodanige tank of ruimte, de horizontale projectie van het oppervlak van de vlakbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m^2,
L_t	=	lengte tussen het voorste en achterste begrenzingsschot van de ladingtanks in m,
B	=	grootste breedte van het schip in m, als omschreven in voorschrift 1.22 van deze Bijlage,
D	=	holte naar de mal, verticaal gemeten van de bovenzijde van de kiel tot de bovenzijde van de balken van het vrijboorddek in de zijde in m. Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd dient de holte naar de mal te worden gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenzijde van de balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant van de spanten.
J	=	0,45 voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton; 0,30 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton of meer, behoudens het bepaalde in lid 14 van dit voorschrift. Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen dient de waarde van J door lineaire interpolatie te worden bepaald.

    Waar in dit voorschrift de in dit lid vermelde symbolen voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit lid.
14. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton of meer mag de waarde van J als volgt worden verminderd:
    Illustratie:10000053442.png
    waarbij:

a	=	0,25 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton,
a	=	0,40 voor olietankschepen met een draagvermogen van 300.000 ton,
a	=	0,50 voor olietankschepen met een draagvermogen van 420.000 ton of meer.

Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen dient de waarde van *a* door lineaire interpolatie te worden bepaald.

O_c	=	als omschreven in voorschrift 25.1.1 van deze Bijlage,
O_s	=	als omschreven in voorschrift 25.1.2 van deze Bijlage,
O_A	=	de toelaatbare uitstroom zoals voorgeschreven in voorschrift 26.2 van deze Bijlage.

15. Bij de vaststelling van de waarden van PA_c en PA_s voor gescheiden-ballasttanks en –ruimten, geen olietanks zijnde, is het volgende van toepassing:

* .1 de kleinste breedte van elke zijtank of -ruimte die zich over de volle hoogte van de scheepszijde, dan wel van het dek tot de bovenzijde van de dubbele bodem uitstrekt, mag niet minder zijn dan 2 m. De breedte dient binnenboord te worden gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens. Indien de aanwezige breedte geringer is, mag de betreffende zijtank of -ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak PA_c niet worden meegerekend; en
* .2 de kleinste hoogte van elke dubbele-bodemtank of -ruimte dient gelijk te zijn aan B/15 of 2 m, naar gelang van welke waarde de kleinste is. Indien de aanwezige hoogte geringer is, mag de betreffende bodemtank of -ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak PA_s niet worden meegerekend.

De kleinste breedte en hoogte van zijtanks en dubbele-bodemtanks dienen te worden gemeten buiten de kimronding; de kleinste breedte dient, indien bij de overgang van huidbeplating naar dekbeplating een rondgezette plaat wordt toegepast, te worden gemeten buiten het gebied van deze rondgezette plaat.

Voorschrift 19. Vereisten inzake dubbele wand en dubbele bodem voor olietankschepen opgeleverd op of na 6 juli 1996

1. Dit voorschrift is als volgt van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton of meer opgeleverd op of na 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.6:

2. Elk olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer dient:

* .1 in plaats van aan de leden 12 tot en met 15 van voorschrift 18, al naar gelang van toepassing, te voldoen aan de vereisten van lid 3 van dit voorschrift, tenzij het onder de bepalingen van de leden 4 en 5 van dit voorschrift valt; en
* .2 indien van toepassing, te voldoen aan de vereisten van voorschrift 28.7.

3. De gehele lengte van het ladingtankgedeelte dient als volgt te worden beschermd door ballasttanks of -ruimten niet zijnde olietanks:

* .1 Zijtanks of -ruimten
  Zijtanks of –ruimten dienen zich uit te strekken hetzij over de volle holte van het schip in de zijde of van de bovenzijde van de dubbele bodem tot het bovenste dek, daarbij geen rekening houdend met een rondgezette plaat als overgang van huidbeplating naar dekbeplating. Zij dienen zodanig te zijn geplaatst dat de ladingtanks zich bevinden binnen de doorgestrookte lijn van de zijbeplating van het schip, nergens minder dan de afstand w die, zoals weergegeven in figuur 1, wordt gemeten op iedere dwarsdoorsnede die een rechte hoek maakt met de zijbeplating van het schip, zoals hieronder omschreven:
  Illustratie:10000053443.png
  w = 2,0 m, naar gelang welk getal het kleinst is.

  De minimum waarde van w = 1,0 m.
* .2 Dubbele-bodemtanks of -ruimten
  De hoogte van elke dubbele-bodemtank of –ruimte dient op iedere willekeurige dwarsdoorsnede zodanig te zijn dat de afstand h tussen de bodem van de ladingtanks en de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating van het schip gemeten in een rechte hoek met de vlakbeplating, zoals weergegeven in figuur 1, niet minder is dan hieronder omschreven:
  h = B/15 (m) of
  h = 2,0 m, naar gelang welk getal het kleinst is.
  De minimum waarde van h = 1,0 m.
* .3 Het gebied van de ronding van de kim of plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim Wanneer de afstanden h en w verschillen, wordt de afstand w aangehouden op niveaus hoger dan 1,5 h boven de basislijn, zoals weergegeven in figuur 1.
* .4 De totale capaciteit van ballasttanks
  Op ruwe-olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer en productentankschepen met een draagvermogen van 30.000 ton of meer, dient de totale capaciteit van de zijtanks, de dubbele-bodemtanks, de voorpiektanks en de achterpiektanks niet minder te zijn dan de capaciteit van de gescheiden-ballasttanks die nodig is om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 van deze Bijlage. Zijtanks of –ruimten en

dubbele-bodemtanks die worden gebruikt om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 18 dienen zo gelijkmatig als praktisch mogelijk is langs de lengte van het ladingtankgedeelte te zijn geplaatst. Aanvullende capaciteit voor gescheiden ballast ten behoeve van het verminderen van de langsscheepse buigspanningen in de romp, de trim, enz. mag op elke plaats in het schip gesitueerd zijn.

* .5 Zuigputten in ladingtanks
Zuigputten in ladingtanks kunnen uitsteken in de dubbele bodem onder de grenslijn die wordt bepaald door de afstand h, op voorwaarde dat die putten zo klein zijn als praktisch mogelijk is en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating niet minder bedraagt dan 0,5 h.

* .6 Lading- en ballastleidingen
Ballastleidingen en andere leidingen, zoals leidingen voor peilingen en ontluchting naar ballasttanks mogen niet door ladingtanks lopen. Ladingleidingen en soortgelijke leidingen naar ladingtanks mogen niet door ballasttanks lopen. Vrijstelling van dit vereiste kan worden verleend voor korte leidinggedeelten, op voorwaarde dat zij geheel zijn gelast of op gelijkwaardige wijze zijn geconstrueerd.

4. Op dubbele-bodemtanks en –ruimten is het navolgende van toepassing:

* .1 Dubbele-bodemtanks of –ruimten zoals vereist in lid 3.2 van dit voorschrift kunnen achterwege blijven op voorwaarde dat het ontwerp van het tankschip zodanig is dat de druk die door lading en damp wordt uitgeoefend op de vlakbeplating van het schip die de enige scheiding vormt tussen de lading en de zee, niet hoger is dan de hydrostatische waterdruk van buitenaf, zoals weergegeven in de volgende formule:
$f \times hc \times \rho c \times g + p \leq dn \times \rho s \times g$
waarbij:

h_c	=	de hoogte van de lading die in aanraking komt met de vlakbeplating in meters
ρ_c	=	de maximale ladingdichtheid in kg/m^3
d_n	=	minimum diepgang van een schip in bedrijf, onder alle te verwachten beladingstoestanden, in meters
ρ_s	=	de dichtheid van het zeewater in kg/m^3
p	=	de maximum insteldruk boven de atmosferische druk (overdruk) van de druk/vacuümklep voor de ladingtank in Pa
f	=	veiligheidsfactor = 1,1
g	=	standaardversnelling van de zwaartekracht (9,81 m/s^2)

* .2 Elke horizontale scheiding die nodig is om aan de bovenstaande vereisten te voldoen, dient te worden geplaatst op een hoogte van niet minder dan B/6 of 6 meter, naar gelang welke het kleinste is, maar niet meer dan 0,6 D boven de basislijn, waarbij D staat voor de holte naar de mal midscheeps gemeten.

* .3 Zijtanks of –ruimten dienen te zijn geplaatst als omschreven lid 3.1, van dit voorschrift, zij het dat onder een niveau van 1,5 h boven de basislijn, waarbij h voldoet aan de omschrijving gegeven in lid 3.2 van dit voorschrift, de grenslijn van de ladingtank verticaal naar beneden kan lopen tot de vlakbeplating, zoals weergegeven in figuur 2.

5. Er kunnen ook andere methoden voor het ontwerp en de bouw van olietankschepen worden aanvaard als alternatief voor de in lid 3 van dit voorschrift gestelde vereisten, op voorwaarde dat deze methoden ten minste hetzelfde niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie in geval van een aanvaring of stranding waarborgen, en dat zij in beginsel zijn goedgekeurd door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu op basis van door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

6. Elk olietankschip met een draagvermogen van minder dan 5000 ton dient te voldoen aan het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit voorschrift, of dient:

* .1 ten minste te zijn voorzien van dubbele-bodemtanks of –ruimten die een zodanige hoogte

hebben dat de afstand h, als omschreven in lid 3.2 van dit voorschrift, voldoet aan de volgende voorwaarde:
h = B/15 (m)
met een minimum waarde van h = 0,76 m;
in het gebied van de ronding van de kim en op plaatsen zonder duidelijk afgebakende ronding van de kim dient de grenslijn van de ladingtank parallel te lopen aan de lijn van het midscheepse vlak, zoals weergegeven in figuur 3; en

* .2 te zijn voorzien van ladingtanks die zodanig zijn geplaatst dat de capaciteit van elke ladingtank niet groter is dan 700 m^3, tenzij de zijtanks of -ruimten zijn geplaatst in overeenstemming met lid 3.1 van dit voorschrift, en voldoen aan de volgende voorwaarde:
Illustratie:10000053444.png

7. Er mag geen olie worden vervoerd in ruimten die zich uitstrekken tot voor een aanvaringsschot dat in overeenstemming met voorschrift II-1/11 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, is geplaatst. Een olietankschip waarvoor in overeenstemming met dat voorschrift geen aanvaringsschot vereist is, mag geen olie vervoeren in ruimten die zich uitstrekken tot voor het dwarsschot dat loodrecht staat op het vlak van kiel en stevens, dat is geplaatst zoals een aanvaringsschot in overeenstemming met dat voorschrift zou zijn geplaatst.

8. Bij het goedkeuren van het ontwerp en de bouw van olietankschepen die moeten worden gebouwd in overeenstemming met de bepalingen van dit voorschrift, houden Administraties naar behoren rekening met de algemene veiligheidsaspecten, met inbegrip van de noodzaak van onderhoud en inspecties van zij- en dubbele-bodemtanks of -ruimten.Illustratie:10000053445.png Illustratie:10000053446.png Illustratie:10000053447.png

Voorschrift 20. Vereisten inzake dubbele wand en dubbele bodem voor olietankschepen opgeleverd voor 6 juli 1996

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit voorschrift:
   * .1 van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5 van deze Bijlage; en
   * .2 niet van toepassing op olietankschepen die met betrekking tot lid 28.7 voldoen aan voorschrift 19 en voorschrift 28, die zijn opgeleverd voor 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.5 van deze Bijlage; en
   * .3 niet van toepassing op onder onderdeel 1 hierboven vallende olietankschepen die voldoen aan de voorschriften 19.3.1 en 19.3.2 of 19.4 of 19.5 van deze Bijlage, zij het dat niet in alle opzichten behoeft te worden voldaan aan het vereiste betreffende de minimum afstanden tussen de begrenzing van de ladingtank en de huid- en vlakbeplating van het schip. In dat geval mogen de afstanden voor de bescherming van de scheepshuid niet minder bedragen dan de afstanden die in de International Bulk Chemical Code worden genoemd voor de plaatsing van ladingtanks van type 2 en dient de bescherming van het vlak te voldoen aan voorschrift 18.15.2 van deze Bijlage.
2. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt verstaan onder:
   * .1 „zware dieselolie”: dieselolie voor de scheepvaart, niet zijnde distillaten die voor meer dan 50 procent van hun volume distilleren bij een temperatuur die niet hoger is dan 340°C, wanneer zij worden getest door middel van een voor de Organisatie aanvaardbare methode;
   * .2 „brandstofolie”: zware distillaten of restanten van ruwe olie of mengsels van dergelijke materialen die bestemd zijn voor gebruik als brandstof voor de productie van warmte of vermogen van een kwaliteit die gelijk is aan de voor de Organisatie aanvaardbare specificatie.
3. Voor de toepassing van dit voorschrift worden olietankschepen onderverdeeld in de volgende categorieën:
   * .1 „olietankschepen van categorie 1”: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer die ruwe olie, brandstofolie, zware dieselolie of smeerolie als lading vervoeren, en met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die niet voldoen aan de vereisten voor olietankschepen opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4 van deze Bijlage;
   * .2 „olietankschepen van categorie 2”: olietankschepen met een draagvermogen van 20.000

ton of meer die ruwe olie, brandstofolie, zware dieselolie of smeerolie als lading vervoeren, en met een draagvermogen van 30.000 ton of meer die andere dan bovengenoemde olie vervoeren en die voldoen aan de vereisten voor olietankschepen opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4 van deze Bijlage; en

* .3 „olietankschepen van categorie 3": olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer, maar minder dan vermeld in de onderdelen 1 of 2 van dit lid.

4. Olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is dienen uiterlijk op 5 april 2005 of op de verjaardatum van hun oplevering op de datum of in het jaar zoals vermeld in de onderstaande tabel, te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19, de leden 2 tot en met 5, 7 en 8 en voorschrift 28 met betrekking tot lid 28.7 van deze Bijlage:

Categorie olietankschepen	Datum of jaar
Categorie 1	5 april 2005 voor schepen opgeleverd op 5 april 1982 of eerder 2005 voor schepen opgeleverd na 5 april 1982
Categorie 2 en Categorie 3	5 april 2005 voor schepen opgeleverd op 5 april 1977 of eerder 2005 voor schepen opgeleverd na 5 april 1977 maar voor 1 januari 1978 2006 voor schepen opgeleverd in 1978 en 1979 2007 voor schepen opgeleverd in 1980 en 1981 2008 voor schepen opgeleverd in 1982 2009 voor schepen opgeleverd in 1983 2010 voor schepen opgeleverd in 1984 of later

5. Niettegenstaande de bepalingen van lid 4 van dit voorschrift, kan de Administratie in het geval van olietankschepen van categorie 2 of 3 die alleen voorzien zijn van dubbele bodems of dubbele zijwanden die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en die zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank of dubbelwandige ruimten die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank, maar niet voldoen aan de voorwaarden om te worden vrijgesteld van de bepalingen van lid 1.3 van dit voorschrift, toestaan dat dergelijke vaartuigen na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits:
   * .1 de schepen op 1 juli 2001 in gebruik waren;
   * .2 ten genoegen van de Administratie door verificatie van de officiële rapporten is vastgesteld dat de schepen aan de bovenomschreven voorwaarden voldeden;
   * .3 de toestand van de bovenbedoelde schepen ongewijzigd blijft; en
   * .4 de schepen uiterlijk in de vaart blijven tot de datum waarop zij 25 jaar oud zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering.
6. Olietankschepen van categorie 2 of 3 die 15 jaar of ouder zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering, dienen te voldoen aan de keuringsregeling scheepvaart aangenomen door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu bij resolutie MEPC.94(46), als gewijzigd, mits deze wijzigingen worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een bijlage.
7. De Administratie kan toestaan dat een olietankschip van categorie 2 of 3 in de vaart blijft na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum, indien bevredigende resultaten van de keuringsregeling scheepvaart, naar het oordeel van de Administratie, rechtvaardigen dat het schip in de vaart blijft, mits dat uiterlijk duurt tot de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2015 of de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering, naar gelang van welke datum het eerst bereikt wordt.
8.
   * .1 De Administratie van een Partij bij dit Verdrag die de toepassing van lid 5 van dit voorschrift toestaat, of de toepassing van lid 7 van dit voorschrift toestaat, opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.
   * .2 Een Partij bij dit Verdrag heeft het recht de toegang tot onder haar rechtsmacht vallende havens of laad- of losplaatsen buitengaats te weigeren van olietankschepen die varen in overeenstemming met de bepalingen van:

* .1 lid 5 van dit voorschrift na de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2015; of
* .2 lid 7 van dit voorschrift.

In dergelijke gevallen stelt die Partij de Organisatie in kennis van de bijzonderheden daarvan voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming.

Voorschrift 21. Voorkoming van verontreiniging door olie door olietankschepen die zware oliesoorten als lading vervoeren

1. Dit voorschrift is:
   * .1 van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton of meer die zware oliesoorten als lading vervoeren, ongeacht hun datum van oplevering; en
   * .2 niet van toepassing op onder onderdeel 1 hierboven vallende olietankschepen die voldoen aan de voorschriften 19.3.1 en 19.3.2 of 19.4 of 19.5 van deze Bijlage, behalve dat niet in alle opzichten behoeft te worden voldaan aan het vereiste betreffende de minimum afstanden tussen de begrenzing van de ladingtank en de huid- en vlakbeplating van het schip. In dat geval mogen de afstanden voor de bescherming van de scheepshuid niet minder bedragen dan de afstanden die in de International Bulk Chemical Code worden genoemd voor de locatie van ladingtanks van type 2 en dient de bescherming van het vlak te voldoen aan voorschrift 18.15.2 van deze Bijlage.
2. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt onder „zware oliesoorten" elk van de volgende soorten verstaan:
   * .1 ruwe olie met een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m^3;
   * .2 olie, anders dan ruwe olie, met hetzij een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m^3 hetzij een kinematische viscositeit bij 50° C van meer dan 180 mm^2/s; of
   * .3 bitumen, teer en emulsies daarvan.
3. Olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is dienen, behalve aan de van toepassing zijnde bepalingen van voorschrift 20, te voldoen aan de bepalingen van de leden 4 tot en met 8 van dit voorschrift.
4. Met inachtneming van de bepalingen van de leden 5, 6 en 7 van dit voorschrift, dienen olietankschepen waarop dit voorschrift van toepassing is:
   * .1 met een draagvermogen van 5000 ton of meer uiterlijk 5 april 2005 te voldoen aan de vereisten van voorschrift 19 van deze Bijlage; of
   * .2 met een draagvermogen van 600 ton of meer, maar minder dan 5000 ton, uiterlijk op de verjaardatum van de oplevering van het schip in 2008 te worden voorzien van zowel dubbele-bodemtanks en -ruimten die voldoen aan de bepalingen van voorschrift 19.6.1 van deze Bijlage, als zijtanks of -ruimten die zijn ingericht in overeenstemming met 19.3.1, en die voldoen aan het vereiste voor afstand *w* als bedoeld in voorschrift 19.6.2.
5. In het geval van olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer die zware oliesoorten als lading vervoeren, die alleen voorzien zijn van dubbele bodems of dubbele zijwanden die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en die zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank of dubbelwandige ruimten die niet worden gebruikt voor het vervoer van olie en zich uitstrekken over de gehele lengte van de ladingtank, maar niet voldoen aan de voorwaarden om te worden vrijgesteld van de bepalingen van lid 1.2 van dit voorschrift, kan de Administratie toestaan dat dergelijke schepen na de in lid 4 van dit voorschrift vermelde datum in de vaart blijven, mits:
   * .1 de schepen op 4 december 2003 in gebruik waren;
   * .2 ten genoegen van de Administratie door verificatie van de officiële rapporten is vastgesteld dat de schepen aan de bovenomschreven voorwaarden voldeden;
   * .3 de toestand van de bovenbedoelde schepen ongewijzigd blijft; en
   * .4 de schepen uiterlijk in de vaart blijven tot de datum waarop zij 25 jaar oud zijn, te rekenen vanaf de datum van oplevering.
6.
   * .1 De Administratie kan toestaan dat een olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer dat ruwe olie met een dichtheid bij 15° C van meer dan 900 kg/m^3 maar minder dan 945 kg/m^3 als lading vervoert, in de vaart blijft na de in lid 4.1 van dit voorschrift vermelde datum, indien bevredigende resultaten van de CAS-inspectie als bedoeld in voorschrift 20.6, naar het oordeel van de Administratie, rechtvaardigen dat het schip in de vaart blijft, rekening houdend met de omvang, de leeftijd, het werkgebied en de toestand

van de constructie van het schip en mits dat uiterlijk duurt tot de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

* .2 De Administratie kan toestaan dat een olietankschip met een draagvermogen van 600 ton of meer, maar minder dan 5000 ton, dat zware oliesoorten als lading vervoert in de vaart blijft na de in lid 4.2 van dit voorschrift vermelde datum, indien dat, naar het oordeel van de Administratie, mogelijk is, rekening houdend met de omvang, de leeftijd, het werkgebied en de toestand van de constructie van het schip en mits dat uiterlijk duurt tot de datum waarop het schip 25 jaar oud is, te rekenen vanaf de datum van oplevering.

7. De Administratie van een Partij bij dit Verdrag kan een olietankschip met een draagvermogen van 600 ton of meer dat zware oliesoorten als lading vervoert vrijstelling verlenen van de bepalingen van dit voorschrift indien het olietankschip:
   * .1 ofwel uitsluitend reizen maakt binnen een gebied dat onder haar rechtsmacht valt, of dienst doet als drijvende opslageenheid voor zware oliesoorten in een gebied dat onder haar rechtsmacht valt; of
   * .2 ofwel uitsluitend reizen maakt binnen een gebied dat onder de rechtsmacht van een andere Partij valt, of dienst doet als drijvende opslageenheid voor zware oliesoorten in een gebied dat onder de rechtsmacht van een andere Partij valt, mits de Partij in het rechtsgebied waarvan het olietankschip dienst zal doen ermee instemt dat het olietankschip in een gebied onder haar rechtsmacht dienst doet.
8.
   * .1 De Administratie van een Partij bij dit Verdrag die de toepassing van lid 5, 6 of 7 van dit voorschrift toestaat, opschort, intrekt of afwijst, met betrekking tot een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden daarvan toekomen voor toezending aan de Partijen bij dit Verdrag ter informatie en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.
   * .2 Met inachtneming van de bepalingen van het internationale recht, heeft een Partij bij dit Verdrag het recht olietankschepen die varen in overeenstemming met de bepalingen van lid 5 of 6 van dit voorschrift de toegang tot de havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder haar rechtsmacht te weigeren, of de overdracht van schip tot schip van zware oliesoorten in de gebieden die onder haar rechtsmacht vallen te weigeren, behalve wanneer dit noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden. In dergelijke gevallen stelt die Partij de Organisatie in kennis van de bijzonderheden daarvan voor toezending aan de Partijen bij het Verdrag ter kennisneming.

Voorschrift 22. Bescherming van het bodemvlak van de pompkamer

1. Dit voorschrift is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer, gebouwd op of na 1 januari 2007.
2. De pompkamer dient te worden voorzien van een dubbele bodem zodanig dat in elke dwarsdoorsnede de hoogte van elke dubbele-bodemtank of -ruimte zodanig is dat de afstand *h* tussen het bodemvlak van de pompkamer en de basislijn van het schip, loodrecht op de lijn van onderkant spanten gemeten, niet minder is dan hieronder aangegeven:

   * *h* = B/15(m) of
   * *h* = 2 m, naar gelang welk getal het kleinst is.

   De minimum waarde van *h* = 1 m.
3. In geval van pompkamers waarvan de bodemplaat zich boven de lijn van onderzijde spanten bevindt en de afstand tussen bodemplaat en de lijn van onderzijde spanten ten minste zo groot is als vereist ingevolge het bovenstaande lid 2 (bijv. sterk oplopend achterschip), hoeft er ter plaatse van de pompkamer geen dubbele-bodemconstructie aanwezig te zijn.
4. Er dienen ballastpompen te worden aangebracht met deugdelijke voorzieningen teneinde de dubbele-bodemtanks doeltreffend te kunnen leegzuigen.
5. Wanneer door het vollopen van de pompkamer het ballast- of ladingpompsysteem niet buiten werking zou raken behoeft, niettegenstaande het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit voorschrift, geen dubbele bodem te worden aangebracht.

Voorschrift 23. Door ongevallen veroorzaakte uitstroming van olie

1. Dit voorschrift is van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als

omschreven in voorschrift 1.28.8.

2. Voor de toepassing van dit voorschift zijn de volgende begripsomschrijvingen van toepassing:
   * .1 „diepgang op de lastlijn (d_S)": de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig het aan het schip toegekende zomervrijboord. Op dit voorschrift betrekking hebbende berekeningen dienen uit te gaan van diepgang d_S, niettegenstaande toegekende diepgangen die d_S kunnen overschrijden, zoals de tropenlastlijn.
   * .2 „waterlijn (d_B)": de verticale afstand, in meters, van de basislijn van de mal midscheeps gemeten naar de waterlijn overeenkomstig 30% van hoogte D_S.
   * .3 „breedte (B_S)": de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de diepste lastlijn d_S.
   * .4 „breedte (B_B)": de grootste breedte naar de mal van het schip, in meters, op of onder de waterlijn d_B.
   * .5 „holte (D_S)": de holte naar de mal, in meters, gemeten op de halve lengte van het bovendek in de zijde.
   * .6 „lengte (L)" en „draagvermogen (DW)" als omschreven in respectievelijk voorschrift 1.19 en 1.23.
3. Teneinde afdoende bescherming te bieden tegen olievervuiling in het geval van aanvaring of stranding, dient aan het volgende te worden voldaan:
   * .1 voor olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton (DWT) of meer, dient de gemiddelde olie-uitstroomparameter als volgt te zijn:

$O_M \leq 0.015$	voor $C \leq 200.000\ m^3$
$O_M \leq 0{,}012 + (0{,}003/200.000)\ (400.000\text{-}C)$	voor $200.000\ m^3 < C < 400.000\ m^3$
$O_M \leq 0{,}012$	voor $C = 400.000\ m^3$

voor combinatietankschepen tussen een draagvermogen tussen 5000 ton (DWT) en een capaciteit van 200.000 m^3 kan de gemiddelde olie-uitstroomparameter worden toegepast, mits ten genoegen van de Administratie berekeningen worden overgelegd waarmee wordt aangetoond dat, rekening houdend met de grotere sterkte van de constructie, het combinatietankschip een olie-uitstroomparameter heeft die ten minste gelijk is aan die van een standaard dubbelwandig tankschip van dezelfde omvang met een $O_M < = 0{,}015$.

$O_M \leq 0.021$	voor $C \leq 100{,}000\ m^3$
$O_M \leq 0.015 + (0.006/100{,}000)\ (200{,}000\text{-}C)$	voor $100{,}000\ m^3 < C \leq 200{,}000\ m^3$

waarbij:

O_M = gemiddelde olie-uitstroomparameter.

C = totaal volume aan ladingolie, in m^3, bij een voor 98% gevulde tank

   * .2 voor olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5000 ton (DWT):
     De lengte van elke ladingtank mag niet groter zijn dan 10 m of een van de volgende waarden, naar gelang welk getal het grootst is:
     * .1 wanneer geen langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks: Illustratie:10000053448.png
     * .2 wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht binnen de ladingtanks: Illustratie:10000053449.png
     * .3 wanneer er twee of meer langsschotten zijn aangebracht binnen de ladingtanks:
       * .1 voor zijtanks voor lading: 0,2 L
       * .2 voor middentanks voor lading:
         * .1 indien Illustratie:10000053450.png
         * .2 indien Illustratie:10000053451.png

    * - wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht: Illustratie:10000053452.png
    * - wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht: Illustratie:10000053453.png
  * .4 b_i is de minimum afstand van de scheepshuid tot het buitenste langsschot van de desbetreffende tank, binnenboord gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.
4. De volgende algemene aannames zijn van toepassing bij de berekening van de gemiddelde olie-uitstroomparameter:
  * .1 De lengte van het ladinggedeelte wordt gevormd door de lengte tussen de voorste en achterste begrenzingsschotten van alle tanks die zijn ingericht voor het vervoer van ladingolie, met inbegrip van sloptanks.
  * .2 Wanneer in dit voorschrift naar ladingtanks wordt verwezen, worden hieronder tevens verstaan alle ladingtanks, sloptanks en brandstoftanks die zich binnen de lengte van het ladinggedeelte bevinden.
  * .3 Het schip wordt geacht te zijn geladen tot op de diepgang op de lastlijn d_S zonder trim of slagzij.
  * .4 Alle ladingolietanks worden geacht geladen te zijn tot 98% van hun volume. De nominale dichtheid van de ladingolie (ρn) wordt als volgt berekend:
  * ρn = 1000 (DWT)/C (kg/m^3)
  * .5 Ten behoeve van deze uitstroomberekeningen wordt de permeabiliteit van elke ruimte binnen het ladinggedeelte, met inbegrip van ladingtanks, ballasttanks en andere ruimtes die geen olieruimtes zijn, op 0,99 gesteld, tenzij anders is vastgesteld.
  * .6 Zuigputten kunnen buiten beschouwing gelaten worden bij het vaststellen van de tanklocatie mits dergelijke putten zo klein als praktisch mogelijk zijn en de afstand tussen de bodem van de put en de vlakbeplating van het schip niet minder is dan 0,5 h, waarbij h de hoogte is als omschreven in voorschrift 19.3.2.
5. Het combineren van de olie-uitstroomparameters geschiedt op basis van de volgende aannames:
  * .1 De gemiddelde olie-uitstroom wordt afzonderlijk berekend voor zijschade en bodemschade en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd in de niet-dimensionale olie-uitstroomparameter O_M:
  * $O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$
  * waarbij:
    * O_{MS} = gemiddelde uitstroom bij zijschade, in m^3; en
    * O_{MB} = gemiddelde uitstroom bij bodemschade, in m^3.
  * .2 Bij bodemschade wordt de gemiddelde uitstroomwaarde afzonderlijk berekend voor een getij van 0,0 m en minus 2,5 m en vervolgens op de volgende wijze gecombineerd:
  * $O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$
  * waarbij:
    * $O_{MB(0)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van 0,0 m; en
    * $O_{MB(2.5)}$ = gemiddelde uitstroom bij een getij van -2,5 m^3.
6. De gemiddelde uitstroom bij zijschade OMS wordt als volgt berekend:$_{MS}$ wordt als volgt berekend:
   Illustratie:10000053454.png
   waarbij:

i	=	elke desbetreffende ladingtank;
n	=	het totale aantal ladingtanks;
$P_{S(i)}$	=	de kans op doorboring van ladingtank i als gevolg van zijschade, berekend in overeenstemming met lid 8.1 van dit voorschrift;
$O_{S(i)}$	=	de uitstroom, in m^3, bij zijschade aan ladingtank i, die wordt verondersteld gelijk te zijn aan het totale volume in ladingtank i bij een tankvulling van 98%, tenzij door toepassing van de in voorschrift 19.5 genoemde Richtlijnen wordt aangetoond dat er een aanzienlijk ladingvolume achterblijft; en
C_3	=	0,77 bij schepen met twee langsschotten aan de binnenzijde van de ladingtanks, mits deze langsschotten zich uitstrekken over de lengte van het ladinggedeelte en $P_{s(i)}$ is uitgewerkt in overeenstemming met dit voorschrift. C3 is gelijk aan 1,0 voor alle overige schepen of indien $P_{s(i)}$ is uitgewerkt in overeenstemming met lid 10 van dit voorschrift.

7. De gemiddelde uitstroom bij bodemschade wordt voor elk getij op de volgende wijze berekend:
   Illustratie:10000053455.png
   * .1
   waarbij:

i	=	elke desbetreffende ladingtank;
n	=	het totale aantal ladingtanks;
$P_{B(i)}$	=	de kans op doorboring van ladingtank i als gevolg van bodemschade, berekend in overeenstemming met lid 9.1 van dit voorschrift;
$O_{B(i)}$	=	de uitstroom uit ladingtank i, in m^3, berekend in overeenstemming met lid 7.3 van dit voorschrift; en
$C_{DB(i)}$	=	factor om rekening te houden met olie-opvang als omschreven in lid 7.4 van dit voorschrift

   * .2
   Illustratie:10000053456.png
   waarbij:
   * i,n, $P_{B(i)}$ en $C_{DB(i)}$ = als omschreven in bovenstaand onderdeel .1;
   * $O_{B(i)}$ = de uitstroom uit ladingtank i, in m^3, na getijdeverandering
   * .3 De olie-uitstroom $O_{B(i)}$ voor elke ladingolietank wordt berekend op basis van drukbalansprincipes, in overeenstemming met de volgende aannames:
     * .1 Het schip wordt verondersteld te zijn gestrand met een trim en helling van nihil, waarbij de diepgang bij stranding voorafgaande aan de getijdeverandering gelijk is aan de diepgang op de lastlijn d_s.
     * .2 Het ladingniveau na schade wordt als volgt berekend:
       $h_c = (d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000\ p) / g / \rho_n$
       waarbij:

h_c	=	de hoogte van de ladingolie boven Z_l, in meters;
t_c	=	de getijdeverandering, in m. Afnames van het getijde worden uitgedrukt als negatieve waarden;
Z_l	=	de hoogte van het laagste punt in de ladingtank boven de lijn van onderzijde spanten, in m;
ρ_s	=	dichtheid van zeewater, gesteld op 1,025 kg/m^3;
p	=	indien een inert-gasinstallatie is geïnstalleerd, moet uitgegaan worden van een normale overdruk, in kPa, van niet minder dan 5 kPa; indien er geen inert-gasinstallatie is, kan de overdruk op 0 worden gesteld;
g	=	de versnelling van de zwaartekracht, gesteld op 9,81 m/s^2; en
ρ_n	=	nominale dichtheid van ladingolie, berekend in overeenstemming met lid 4.4 van dit voorschrift.

     * .3 Bij ladingtanks die door de vlakbeplating worden begrensd wordt de olie-uitstroom $O_{B(i)}$, tenzij anderszins vastgesteld, 48gesteld op niet minder dan 1% van het totale volume aan ladingolie in ladingtank i, teneinde rekening te houden met initiële uitwisselingsverliezen en dynamische effecten als gevolg van stroming en golfslag.
   * .4 In het geval van bodemschade, kan een deel van de uitstroom uit een ladingtank worden opgevangen in afdelingen anders dan olie-afdelingen. Dit effect wordt benaderd door toepassing van de factor $C_{DB(i)}$ op elke tank, waarbij uitgegaan wordt van het volgende:
     $C_{DB(i)}$ = 0,6 voor ladingtanks die aan de onderzijde begrensd worden door afdelingen anders dan olie-afdelingen;
     $C_{DB(i)}$ = 1,0 voor ladingtanks die begrensd worden door de vlakbeplating.
8. De kans P_S dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend:$_S$ dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van zijschade wordt als volgt berekend:
   .1 $P_S = P_{SL}\ P_{SV} P_{ST}$

waarbij:

P_{SL} =1 - P_{Sf} - P_{Sa}	=	de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_f;
P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}	=	de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de verticale zone die wordt begrensd door Z_l en Z_u; en
P_{ST} = 1 - P_{Sy}	=	de kans dat de schade zich overdwars uitbreidt tot na de door y gedefinieerde grens.

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} en P_{Sy}worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 8.3 van dit voorschrift, waarin:

P_{Sa}	=	de kans dat de schade volledig achter plaats X_a/L gelegen is;
P_{Sf}	=	de kans dat de schade volledig voor plaats X_f/L gelegen is;
P_{Sl}	=	de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is;
P_{Su}	=	de kans dat de schade volledig boven de tank gelegen is; en
P_{Sy}	=	de kans dat de schade volledig buiten de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzingen X_a, X_f, Z_l, Z_u en y worden als volgt uitgewerkt:

X_a	=	de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het achterste punt van de afdeling in kwestie, in meters;
X_f	=	de afstand over de lengte tussen het achterste einde van L tot aan het voorste punt van de afdeling in kwestie, in meters;
Z_l	=	de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het laagste punt van de afdeling in kwestie, in meters;
Z_u	=	de verticale afstand van de basislijn van de mal naar het hoogste punt van de afdeling in kwestie, in meters; Z_u mag niet groter zijn dan D_s; en
y	=	de minimale horizontale afstand gemeten loodrecht op hart schip tussen de desbetreffende afdeling en de scheepshuid in meters;

.3 Kansentabel voor zijschade

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/S_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599

0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

* P_{Sy} wordt als volgt berekend:
* $P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ voor $y/B_S \leq 0.05$
* $P_{Sy} = 0.749 + -44.4\ (y/B_S - 0.05)(y/B_S - 0.05)$ voor $0.05 < y/B_S < 0.1$
* $P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ voor $y/B_S \leq 0.1$

P_{Sy} mag niet groter zijn dan 1.

9. De kans PB dat een afdeling wordt doorboord als gevolg van bodemschade wordt als volgt berekend:

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

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$	=	de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_a en X_f;
$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$	=	de kans dat de schade zich uitstrekt tot in de lengtezone die wordt begrensd door X_p en X_s;
$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$	=	de kans dat de schade zich in verticale richting uitstrekt tot boven de door z gedefinieerde grens.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs}, en P_{Bz} worden bepaald door lineaire interpolatie op basis van de kansentabel voor zijschade zoals vermeld in lid 9.3 van dit voorschrift, waarbij

P_{Ba}	=	de kans dat de schade volledig achter de locatie X_a/L gelegen is;
P_{Bf}	=	de kans dat de schade volledig voor de loactie X_f/L gelegen is;
P_{Bp}	=	de kans dat de schade volledig aan bakboordzijde van de tank gelegen is;
P_{Bs}	=	de kans dat de schade volledig aan stuurboordzijde van de tank gelegen is; en
P_{Bz}	=	de kans dat de schade volledig onder de tank gelegen is.

Afdelingsbegrenzingen X_a, X_f, Y_p, Y_s en z worden als volgt uitgewerkt:

* X_a en X_f zijn als omschreven in lid 8.2 van dit voorschrift;

Y_p	=	de afstand overdwars van het punt aan de uiterste bakboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B, tot een verticaal vlak gelegen op $B_B/2$ aan stuurboordzijde van hart schip, in meters;
Y_s	=	de afstand overdwars van het punt aan de uiterste stuurboordzijde van de afdeling gelegen op of onder de waterlijn d_B, tot een verticaal vlak gelegen op $B_B/2$ aan stuurboordzijde van hart schip, in meters; en

z	=	de minimumwaarde van z over de lengte van de afdeling, waarbij z, op willekeurig welke plaats over de lengte, de verticale afstand is vanaf het laagste punt van de vlakbeplating op die lengtepositie tot het laagste punt van de afdeling op die lengtepositie, in meters.

.3 Kansentabel voor bodemschade

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} wordt als volgt berekend:

* $P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ voor $z/D_S \leq 0.1$,
* $P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ (z/D_S - 0.1)$ voor $z/D_S > 0.1$.

P_{Bz} mag niet groter zijn dan 1.

10. Bij dit voorschrift wordt gebruik gemaakt van een vereenvoudigde kansmethode waarin een somberekening wordt uitgevoerd op alle bijdragen aan de gemiddelde uitstroom van elke ladingtank. Voor bepaalde ontwerpen, zoals die welke worden gekenmerkt door trapsgewijs verspringende schotten/nissen in dekken en hellende schotten en/of geprononceerde rondingen van de romp, kunnen wellicht grondiger berekeningen nodig zijn. In dergelijke gevallen kan een van de volgende berekeningsmethoden worden toegepast:
    * .1 De in de bovenstaande leden 8 en 9 bedoelde kansen kunnen nauwkeuriger worden berekend door toepassing van hypothetische sub-afdelingen.
    * .2 De in de bovenstaande leden 8 en 9 bedoelde kansen kunnen berekend worden door rechtstreekse toepassing van de kansdichtheidsfuncties vervat in de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.
    * .3 De olie-uitstroom kan worden beoordeeld overeenkomstig de methode omschreven in de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.

11. De volgende bepalingen ten aanzien van pijpleidingvoorzieningen zijn van toepassing:
    * .1 Pijpleidingen die door ladingtanks lopen, en die zich op een kleinere afstand dan $0{,}30B_s$ van de scheepshuid of op een geringere hoogte dan $0.30D_s$ van het scheepsvlak bevinden, dienen op de plaats waar de leiding in de tank uitmondt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien verstande dat zij uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading, wanneer dat nodig is voor essentiële ladinghandelingen.
    * .2 Vermindering van de olie-uitstroom door gebruik van een noodsysteem voor het snel overpompen van lading of een ander systeem om de olie-uitstroom bij ongevallen te verminderen mag alleen in de berekening worden meegenomen indien de doeltreffendheid en de veiligheidsaspecten van het systeem door de Organisatie zijn goedgekeurd. Voorlegging ter goedkeuring dient te geschieden in overeenstemming met de bepalingen van de in voorschrift 19.5 bedoelde Richtlijnen.

Voorschrift 24. Veronderstellingen met betrekking tot schade

1. Voor de berekening van hypothetische olie-uitstroom uit olietankschepen in overeenstemming met de voorschriften 25 en 26 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.
    * .1 Schade in de zijde van het schip:

1.	Langsscheeps (l_c):	1/3 L 2/3 of 14,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
2.	Dwarsscheeps (t_c) (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord):	B/5 of 11,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
3.	Verticaal (v_c):	Vanaf de lijn van onderzijde spanten naar boven, zonder begrenzing

    * .2 Schade aan het vlak van het schip:

		Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip	Elk ander deel van het schip
1.	Langsscheeps (l_s):	L/10	L/10 of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.
2.	Dwarsscheeps (t_s):	B/6 of 10 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, echter niet kleiner dan 5 meter	5 meter
3.	Verticaal vanaf de lijn van onderzijde spanten (v_s):	B/15 of 6 meter, naar gelang welk getal het kleinst is.	

2. Waar de in dit voorschrift vermelde symbolen in dit Hoofdstuk voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit voorschrift.

Voorschrift 25. 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 24 van deze Bijlage, te worden berekend met de volgende formules:
    * .1 bij schade in de zijde van het schip:
      $O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i$ (I)
    * .2 bij schade aan het vlak van het schip:

$O_s = 1/3 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i)$ (II)
waarbij:

W_i	=	de inhoud van een zijtank in kubieke meters, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in voorschrift 24 van deze Bijlage. Voor gescheiden-ballasttanks kan W_i op 0 worden gesteld.
C_i	=	de inhoud van een middentank in kubieke meters, die wordt geacht te zijn lek gestoten als gevolg van de schade zoals aangegeven in voorschrift 24 van deze Bijlage. Voor gescheiden-ballasttanks kan C_i op 0 worden gesteld;
K_i	=	$1 - b_i/t_c$; wanneer b_i gelijk is aan of groter is dan t_c, dient K_i op 0 te worden gesteld.
Z_i	=	$1 - h_i/v_c$; wanneer h_i gelijk is aan of groter is dan v_s dient Z_i op 0 te worden gesteld.
b_i	=	breedte van de betreffende zijtank in meters, binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.
h_i	=	kleinste hoogte van de betreffende dubbele bodem, in meters. Wanneer er geen dubbele bodem is aangebracht dient h_i op 0 te worden gesteld.

Waar in dit lid de in dit Hoofdstuk vermelde symbolen voorkomen, hebben zij de betekenis als omschreven in dit voorschrift.

2. Indien een lege ruimte of een gescheiden-ballasttank met een lengte die kleiner is dan l_c als omschreven in voorschrift 24 van deze Bijlage, tussen zijtanks voor olie is gelegen, kan O_c in formule (I) worden berekend onder de veronderstelling dat W_i de werkelijke inhoud van een van deze tanks is (wanneer deze 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 dergelijke ruimte grenzen, vermenigvuldigd met S_i zoals hieronder omschreven, terwijl voor alle andere bij een dergelijke aanvaring betrokken zijtanks de waarde van de feitelijke volle inhoud moet worden aangehouden.

   * $S_i = 1 - l_i/l_c$

   waarbij l_i = lengte van de betreffende lege ruimte of gescheiden-ballasttank in meters.

3.
   * .1 Dubbele-bodemtanks mogen alleen in de berekening worden meegenomen indien zij leeg zijn of schoon water bevatten, en wanneer in de daarboven gelegen tanks lading wordt vervoerd.
   * .2 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.
   * .3 Bij de bepaling van de waarde h_i mogen zuigputten 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 zuigputten 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 uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.
4. Indien een bodemschade vier middentanks tegelijkertijd betreft, kan de waarde O_s worden berekend aan de hand van de volgende formule:
   * $O_s = 1/4 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i)$ (III)

5. Indien elke ladingtank is voorzien van een inrichting voor het verpompen van lading welke is uitgevoerd met een hoogaangebrachte noodzuigaansluiting en waarmee 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 dan niet rekening houden met een dergelijk 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 daarmee overeenkomende opnamecapaciteit in ballast- of ladingtanks. Het rekening houden met deze omstandigheden dient te worden beperkt tot het toestaan van de berekening van O_s volgens formule (III). De leidingen voor dergelijke zuiginrichtingen 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_s. De Administratie dient de Organisatie inlichtingen te verschaffen betreffende de door haar aanvaarde configuraties voor toezending aan de andere Partijen bij het Verdrag.
6. Dit voorschrift is niet van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8.

Voorschrift 26. Indeling en beperking van de grootte van ladingtanks

1. Behoudens het bepaalde in het onderstaande lid 7 dient:

* 1. elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, en
* 2. elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, dat tot een van de volgende categorieën behoort:

    * .1 een tankschip dat na 1 januari 1977 wordt opgeleverd; of
    * .2 een tankschip dat aan beide van de volgende voorwaarden voldoet:
        * .1 de oplevering geschiedt niet later dan 1 januari 1977; en
        * .2 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 bevindt zich na 30 juni 1974 in een soortgelijk stadium,

  aan de bepalingen van dit voorschrift te voldoen.
2. De grootte en de indeling van de ladingtanks van olietankschepen dienen zodanig te zijn dat de hypothetische uitstroming Oc of Os berekend in overeenstemming met het bepaalde in voorschrift 25 van deze Bijlage, op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip niet groter is dan 30.000 m^3 of 400
   Illustratie:10000053457.png
   , welke van de twee de grootste is, maar niet meer dan 40.000 m^3.
3. De inhoud van elke zijtank voor olie van een olietankschip mag niet groter zijn dan 75 percent 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^3. Bij olietankschepen met gescheiden ballast zoals omschreven in voorschrift 18 van deze Bijlage, mag de toegestane inhoud van een zijtank voor olie, gelegen tussen twee gescheiden-ballasttanks die elk langer zijn dan l_c, 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 groter dan een van de volgende waarden, naar gelang welk getal het grootst is:
    * .1 wanneer geen langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks:
      Illustratie:10000053458.png
    * .2 wanneer er op hart schip een langsschot is aangebracht binnen de ladingtanks:
      Illustratie:10000053459.png
    * .3 wanneer aan de binnenzijde van de ladingtanks twee of meer langsschotten zijn aangebracht:
        * .1 voor zijtanks voor lading: 0,2 L
        * .2 voor middentanks voor lading:
            * .1 indien
              Illustratie:10000053460.png

gelijk is aan of groter is dan een vijfde: 0,2 L
    * .2 indien
    Illustratie:10000053461.png
    kleiner is dan een vijfde:
        * – wanneer er geen langsschot op hart schip is aangebracht:
        Illustratie:10000053462.png
        * – wanneer er een langsschot op hart schip is aangebracht:
        Illustratie:10000053463.png
* .4 b_i is de minimum afstand van de scheepshuid tot het buitenste langsschot van de desbetreffende tank, binnenboord gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de lastlijn behorende bij het toegekende zomervrijboord.

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 afsluitmiddelen te worden aangebracht om de tanks onderling te scheiden. De afsluiters of afsluitmiddelen 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 zijde van het schip of op een geringere hoogte dan v_c van het scheepsvlak bevinden, dienen voor elke ladingtank op de plaats waar de leiding in de tank uitmondt te zijn voorzien van afsluiters of soortgelijke afsluitmiddelen. Deze afsluiters dienen op zee te allen tijde gesloten te blijven wanneer de tanks olie bevatten, met dien verstande dat zij uitsluitend mogen worden geopend voor het overpompen van lading, wanneer dat nodig is voor het vertrimmen van het schip.
7. Dit voorschrift is niet van toepassing op olietankschepen opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8.

Voorschrift 27. Stabiliteit in onbeschadigde toestand

1. Elk olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer opgeleverd op of na 1 februari 2002, als omschreven in voorschrift 1.28.7, dient te voldoen aan de criteria voor stabiliteit in onbeschadigde toestand aangegeven in lid 1.1 en 1.2 van dit voorschrift, al naar gelang van toepassing, bij elke bedrijfsmatig voorkomende diepgang onder de slechtst denkbare omstandigheden bij het laden van lading en ballast, in overeenstemming met de gangbare bedrijfsmatige praktijk, met inbegrip van de tussenfasen van de verplaatsing van vloeistoffen. Onder alle omstandigheden worden de ballasttanks geacht gedeeltelijk gevuld te zijn.
    * .1 In de haven mag de aanvangsmetacenterhoogte GMo, gecorrigeerd voor vrij vloeistofoppervlak gemeten bij een helling van 0 graden, niet minder dan 0,15 m bedragen;
    * .2 Op zee zijn de volgende criteria van toepassing:
        * .1 het gebied onder de stabiliteitskromme (GZ-curve) dient niet kleiner te zijn dan 0,055 meterradiaal tot een hellingshoek van $\theta = 30°$ en niet minder dan 0,09 meterradiaal tot $\theta = 40°$ of een andere overstromingshoek θ_f indien deze hoek kleiner is dan 40°. Voorts dient het gebied onder de stabiliteitskromme (GZ-curve) tussen de hellingshoeke van 30° en 40° of tussen 30° en θ_f, indien deze hoek kleiner is dan 40°, niet minder te zijn dan 0,03 meterradiaal;
        * .2 de stabiliteitsarm GZ dient ten minste 0,20 m te zijn bij een hellingshoek gelijk aan of groter dan 30°;
        * .3 de maximum stabiliteitsarm dient op te treden bij een hellingshoek van bij voorkeur meer dan 30° maar niet minder dan 25°; en
        * .4 de aanvangsmetacenterhoogte GMo, gecorrigeerd voor vrij vloeistofoppervlak gemeten bij een helling van 0 graden, dient niet minder dan 0,15 m te zijn.
2. Aan de vereisten van lid 1 dient te worden voldaan door middel van maatregelen ten aanzien van het ontwerp. Voor combinatietankschepen kunnen eenvoudige aanvullende operationele procedures worden toegestaan.
3. Onder eenvoudige aanvullende operationele procedures voor de verplaatsing van vloeistoffen als bedoeld in lid 2 van dit voorschrift worden verstaan schriftelijke procedures die ter beschikking worden gesteld van de kapitein en die:
    * .1 worden goedgekeurd door de Administratie;
    * .2 de lading- en ballasttanks aangeven die, onder specifieke omstandigheden bij de verplaatsing van vloeistoffen en mogelijke variaties in ladingsdichtheden, gedeeltelijk gevuld mogen zijn, en het toch mogelijk maken te voldoen aan de stabiliteitscriteria. De

gedeeltelijk gevulde tanks kunnen variëren tijdens de verplaatsing van vloeistoffen en in elke combinatie voorkomen mits zij voldoen aan de criteria;

* .3 gemakkelijk te begrijpen zijn voor de officier die verantwoordelijk is voor de verplaatsing van vloeistoffen;
* .4 geschikt zijn voor de geplande opeenvolging van lading- en ballastverplaatsingen;
* .5 vergelijkingen mogelijk maken tussen de bereikte en de vereiste stabiliteit met behulp van stabiliteitsprestatiecriteria in grafische of tabelvorm;
* .6 geen uitgebreide wiskundige berekeningen door de dienstdoende officier vereisen;
* .7 voorzien in corrigerende maatregelen door de dienstdoende officier te verrichten in geval van afwijking van de aanbevolen waarden en in noodsituaties; en
* .8 duidelijk weergegeven worden in het goedgekeurde trim- en stabiliteitsboekje en in het controlestation voor lading- en ballastverplaatsingen en in alle computerprogrammatuur waarmee stabiliteitsberekeningen worden uitgevoerd.

Voorschrift 28. Waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand

1. Elk olietankschip opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift, 1.28.2, met een brutotonnage van 150 of meer, 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 stabiliteit van het schip in beschadigde toestand, zoals aangegeven in lid 3 van dit voorschrift. Het voorgaande 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 massa van de lading. De beschadiging dient op alle mogelijke plaatsen over de gehele lengte van het schip als volgt te worden aangenomen:

.1 bij tankschepen met een lengte van meer dan 225 meter: op elke willekeurige plaats over de gehele lengte van het schip;
.2 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 machineruimte begrenzen. De machineruimte dient te worden beschouwd als een afzonderlijke afdeling die kan vollopen; en
.3 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 machineruimte. In het geval van tankschepen met een lengte van 100 meter of minder, waarbij het niet mogelijk is aan alle bepalingen van lid 3 van dit voorschrift te voldoen, zonder daarbij in feite afbreuk te doen aan de bedrijfskenmerken van het schip, kan de Administratie versoepeling van deze bepalingen toestaan.

Ballasttoestanden waarbij het tankschip geen olie, behalve olierestanten, 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:

.1 Schade in de zijde van het schip:

1.	Langsscheeps:	$^1/_3(L^{\frac{2}{3}})$ of 14.5 meter, naar gelang welke getal het kleinst is
2.	Dwarsscheeps (binnenboord gemeten vanaf de zijde van het schip loodrecht op het vlak van kiel en stevens, ter hoogte van de zomerlastlijn):	$^B/_5$ of 11,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
3	Verticaal:	Vanaf de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating op hart schip naar boven, zonder begrenzing

.2 Schade aan het vlak van het schip:

		Over 0,3 L vanaf de voorloodlijn van het schip	Elk ander deel van het schip
1	Langsscheeps:	$^1/_3(L^{2/3})$ of 14,5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is	$^1/_3(L^{2/3})$ of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
2	Dwarsscheeps:	$^B/_6$ of 10 meter, naar gelang welk getal het kleinst is	$^B/_6$ of 5 meter, naar gelang welk getal het kleinst is
3	Verticaal:	$^B/_{15}$ of 6 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, gemeten vanaf de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating op hart schip	$^B/_{15}$ of 6 meter, naar gelang welk getal het kleinst is, gemeten vanaf de doorgestrookte lijn van de vlakbeplating op hart schip

.3 Indien een beschadiging van kleinere omvang dan de maximale omvang als bedoeld in lid 2.1 en 2.2 van dit voorschrift een ernstiger situatie ten gevolge heeft, dient een dergelijke beschadiging in aanmerking te worden genomen.

.4 In gevallen waarin beschadiging aan dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid 1.1 en 1.2 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 in lid 2.1 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 kunnen vollopen.

.5 In gevallen waarin beschadiging tussen aangrenzende waterdichte dwarsschotten wordt verwacht, zoals bedoeld in lid 1.3 van dit voorschrift, wordt aangenomen dat een hoofddwarsschot of een dwarsschot dat de afscheiding vormt tussen zijtanks of dubbele-bodemtanks niet beschadigd is, tenzij:

.1 de aangrenzende schotten dichter bij elkaar zijn geplaatst dan de lengte waarover de veronderstelde schade zich uitstrekt, zoals bedoeld in lid 2.1; of

.2 een schot of 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 worden

voor de toepassing van de bepalingen van dit voorschrift niet als zodanig beschouwd.

.6 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 via deze kanalen kan doordringen naar andere afdelingen dan die welke in alle gevallen van schade worden verondersteld 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:

.1 De waterlijn in de eindtoestand, rekening houdend met inzinken, hellingshoek en trim, dient niet hoger te zijn dan de onderrand van alle openingen waardoor voortdurend meer water kan binnenstromen. Onder deze openingen worden begrepen luchtpijpen en andere openingen die worden afgesloten door middel van weer- en winddichte deuren en luiken; niet hieronder begrepen zijn mangaten en verzonken stortranden die zijn afgesloten door waterdichte deksels, kleine waterdichte ladingtankdeksels ter handhaving van de hoge mate van waterdichtheid van het dek, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichtranden.

.2 In de eindtoestand na het vollopen mag de hellingshoek, ten gevolge van onsymmetrisch vollopen, niet groter zijn dan 25°. Indien geen deel van het dek is ondergedompeld kan een hellingshoek van niet meer dan 30° worden aanvaard.

.3 De stabiliteit in de eindtoestand na het vollopen dient te worden nagegaan en kan als voldoende worden beschouwd indien de kromme van armen van statische stabiliteit een bereik heeft van ten minste 20° voorbij de evenwichtstoestand, tezamen met een overgebleven maximale oprichtende arm van ten minste 0,1 meter binnen het bereik van 20°; het gebied onder de kromme binnen dit bereik mag niet minder zijn dan 0,0175 meterradiaal. Onbeschermde openingen mogen niet binnen dit bereik worden ondergedompeld, tenzij de betrokken ruimte wordt verondersteld vol te lopen. Binnen dit bereik kan het onderdompelen van een van de in lid 3.1 opgesomde openingen en van andere waterdicht afsluitbare openingen worden toegestaan.

.4 Ten genoegen van de Administratie dient te worden aangetoond dat de stabiliteit tijdens het vollopen steeds voldoende is.

.5 Met overvloei-inrichtingen waarvoor mechanische hulpmiddelen vereist zijn, zoals afsluiters of vereffeningsleidingen, wordt geen rekening gehouden voor het verminderen van een hellingshoek of het bereiken van het minimum bereik van de reststabiliteit om te voldoen aan de eisen van de leden 3.1, 3.2 en 3.3 en er dient voldoende reststabiliteit te worden gehandhaafd gedurende alle tussenstadia tijdens het overvloeien. Ruimten die zijn verbonden door kokers met een grote doorsnede, kunnen als één ruimte worden beschouwd.

4. Met berekeningen dient te worden aangetoond dat aan het bepaalde in lid 1 van dit voorschrift wordt voldaan. Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontwerpeigenschappen van het schip, de indeling, configuratie en inhoud van de beschadigde afdelingen, alsmede met de verdeling, de soortelijke massa's en de invloed van vrije vloeistofoppervlakken. Bij de berekeningen dient te worden uitgegaan van de volgende aannames:

.1 Rekening dient te worden gehouden met alle lege of gedeeltelijk gevulde tanks, de soortelijke massa van de vervoerde lading, alsmede met elke uitstroming van vloeistoffen uit beschadigde afdelingen.

.2 De volgende permeabiliteiten dienen te worden toegepast voor ten gevolge van schade volgelopen ruimtes:

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

bestemd voor andere vloeistoffen	0 tot 0,95

.3 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 onderdeel .1 van dit voorschrift met betrekking tot deze onbeschadigde ruimten wordt voldaan. In waterdichte schotten binnen de bovenbouw zijn waterdichte scharnierende deuren toelaatbaar.
.4 De invloed van vrije vloeistofoppervlakken dient voor elke afdeling afzonderlijk te worden berekend bij een hellingshoek van 5°. De Administratie kan eisen dan wel toestaan dat de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in gedeeltelijk gevulde tanks wordt berekend bij een hellingshoek van meer dan 5°.
.5 Bij het berekenen van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken van verbruiksvloeistoffen dient te worden aangenomen dat, voor elke 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 voorstuwing waarop dit voorschrift van toepassing is, dienen goedgekeurde gegevens ter beschikking te worden gesteld die de volgende informatie verschaffen:

.1 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
.2 gegevens omtrent het vermogen van het schip te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand zoals vastgesteld in dit voorschrift, met inbegrip van gegevens betreffende de gevolgen van versoepelingen die eventueel zijn toegestaan ingevolge het bepaalde van lid 1.3 van dit voorschrift.

6. Alle olietankschepen worden uitgerust met een stabililteitsinstrument waarmee geverifieerd kan worden of voldaan wordt aan de door de Administratie goedgekeurde vereisten voor stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand, rekening houdend met de door de Organisatie aanbevolen prestatienormen:

.1. olietankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016 moeten bij het eerste geplande hernieuwde onderzoek van het schip op of na 1 januari 2016 maar uiterlijk op 1 januari 2021 voldoen aan de vereisten van dit voorschrift;
.2. niettegenstaande de vereisten van subparagraaf .1 hoeft een stabiliteitsinstrument waarmee een olietankschip gebouwd vóór 1 januari 2016 is uitgerust niet te worden vervangen mits ten genoegen van de Administratie met het instrument geverifieerd kan worden of voldaan wordt aan de vereisten voor stabiliteit in beschadigde en onbeschadigde toestand; en
.3. ten behoeve van de controle ingevolge voorschrift 11 geeft de Administratie een document af ter goedkeuring van het stabiliteitsinstrument.

7. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer opgeleverd op of na 6 juli 1996, als omschreven in voorschrift 1.28.6, worden de veronderstellingen met betrekking tot schade voorgeschreven in lid 2.2 van dit voorschrift aangevuld met de volgende aangenomen schade ten gevolge van het aan de grond lopen van het schip:

.1 langsscheeps:
  .1 schepen met een draagvermogen van 75.000 ton of meer:
    0,6 L gemeten vanaf de voorloodlijn van het schip;
  .2 schepen met een draagvermogen van minder dan 75.000 ton:
    0,4 L gemeten vanaf de voorloodlijn van het schip;
.2 dwarsscheeps: B/3 op elke willekeurige plaats op het vlak;
.3 verticaal: gat in de buitenzijde van de romp.

Voorschrift 29. Sloptanks

1. Met inachtneming van de bepalingen van voorschrift 3, lid 4, van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer uitgerust te zijn met sloptankvoorzieningen in overeenstemming met de vereisten van de leden 2.1 tot en met 2.3 van dit voorschrift. In olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, mag elke ladingtank worden aangewezen als sloptank.

2.1 Adequate voorzieningen dienen te zijn getroffen voor het reinigen van de ladingtanks en het overbrengen van verontreinigd ballastwater en tankwaswater van ladingtanks naar een door de Administratie goedgekeurde sloptank.

2.2 In dit systeem worden voorzieningen getroffen om het oliehoudend afval naar een sloptank of een combinatie van sloptanks over te brengen op zodanige wijze dat alle effluent die in zee wordt geloosd voldoet aan de bepalingen van voorschrift 34 van deze Bijlage.

2.3 De voorzieningen van de sloptank of combinatie van sloptanks dienen over de capaciteit te beschikken die nodig is om het slop afkomstig van tankwaswater, olierestanten en verontreinigde ballastrestanten aan boord te kunnen houden. De totale capaciteit van de sloptank of –tanks mag niet minder bedragen dan 3 percent van de totale hoeveelheid olie die het schip kan laden. De Administratie kan evenwel de volgende percentages aanvaarden:

.1 2 percent voor olietankschepen waarbij de tankwasvoorzieningen zodanig zijn dat wanneer de sloptank of –tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem behoeft te worden toegevoegd;

.2 2 percent indien het schip is uitgerust met gescheiden-ballasttanks of toegewezen schone-ballasttanks in overeenstemming met voorschrift 18 van deze Bijlage, of met een systeem voor het wassen van ladingtanks met ruwe olie in overeenstemming met voorschrift 3 van deze Bijlage. Deze capaciteit mag tot 1,5 percent worden teruggebracht bij olietankschepen met zodanige tankwasvoorzieningen dat wanneer de sloptank of –tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem behoeft te worden toegevoegd; en

3. 1 percent voor combinatietankschepen waarin de ladingolie uitsluitend in tanks met gladde wanden wordt vervoerd. Deze capaciteit mag tot 0,8 percent worden teruggebracht wanneer de tankwasvoorzieningen zodanig zijn dat wanneer de sloptank of –tanks gevuld zijn met waswater deze hoeveelheid voldoende is voor het wassen van de tank(s) en, wanneer van toepassing, voor het leveren van de aandrijfvloeistof voor ejectoren zonder dat aanvullend water aan het systeem behoeft te worden toegevoegd.

2.4 Sloptanks dienen zodanig te zijn ontworpen, met name met betrekking tot de plaatsing van inlaatopeningen, uitlaatopeningen, keerschotten of keringen, wanneer aangebracht, dat excessieve turbulentie en het meevoeren van olie of emulsie met het water wordt voorkomen.

3. Olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen te zijn voorzien van ten minste twee sloptanks.

Voorschrift 30. Inrichtingen voor pompen, pijpleidingen en lozen

1. Aan boord van elk olietankschip dient op het open dek, aan beide zijden van het schip, een losaansluiting te zijn aangebracht voor afgifte van verontreinigd ballastwater of van door olie verontreinigd water aan ontvangstinrichtingen.
2. Aan boord van elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer dienen pijpleidingen voor het in zee lozen van ballastwater of door olie verontreinigd water uit ladingtankruimten, zoals kan worden toegestaan krachtens voorschrift 34 van deze Bijlage, te worden geleid naar het open dek of naar de zijde van het schip, boven de waterlijn in de ballasttoestand met de grootste diepgang. Andere pijpleidingsystemen die de handelingen mogelijk maken zoals deze zijn toegestaan ingevolge de leden 6.1 tot en met 6.5 van dit voorschrift kunnen aanvaard worden.
3. Aan boord van olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, dienen voorzieningen te worden getroffen voor het stoppen van de lozing in zee van ballastwater of door olie verontreinigd water uit het ladingtankgedeelte, behalve de lozing onder de waterlijn toegestaan ingevolge lid 6 van dit voorschrift, vanaf een plaats op het bovendek of hoger, op een zodanige plaats dat de gebruikte losaansluiting, zoals bedoeld in lid 1 van dit voorschrift, en de lozing in zee uit de

pijpleidingen zoals bedoeld in lid 2 van dit voorschrift, met het oog waarneembaar zijn. Voor het stoppen van de lozing bij de waarnemingsplaats behoeven geen voorzieningen te zijn aangebracht indien goed werkende communicatieverbindingen, zoals telefoon- of radioverbindingen, beschikbaar zijn tussen de waarnemingsplaats en de bedieningsplaatspositie voor de lozing.

4. Elk olietankschip opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dat dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks of te zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de volgende vereisten:
   * .1 het schip dient te zijn uitgerust met olieleidingen die zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt teruggebracht; en
   * .2 voorzieningen dienen te zijn getroffen om alle ladingpompen en alle ladingleidingen na afloop van het lossen van de lading af te tappen zo nodig na aansluiting op een nazuigsysteem. De restanten uit de leidingen en de pompen dienen zowel naar de wal als naar een ladingtank of sloptank te kunnen worden overgebracht. Voor afgifte naar de wal dient een aparte leiding met kleine diameter te zijn aangebracht die verbonden is met de walzijde van de afsluiters in de losaansluiting van het schip.
5. Elk ruwe-olietankschip opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, dat dient te zijn voorzien van gescheiden-ballasttanks of te zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de bepalingen van lid 4.2 van dit voorschrift.
6. Aan boord van elk olietankschip dient de lozing van ballastwater of door olie verontreinigd water uit het ladinggedeelte boven de waterlijn te geschieden, behalve in de volgende gevallen:
   * .1 gescheiden ballast en schone ballast mogen onder de waterlijn worden geloosd:
     * .1 in havens of bij laad- of losplaatsen buitengaats, of
     * .2 op zee door het laten aflopen van de tanks, of
     * .3 op zee door middel van pompen indien het wisselen van ballastwater wordt uitgevoerd krachtens het bepaalde in voorschrift D-1.1 van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen,

     mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaande aan de lozing visueel of op andere wijze is onderzocht teneinde te verzekeren dat er geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden.
   * .2 Olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, die niet in staat zijn zonder aanpassing gescheiden ballast boven de waterlijn te lozen, mogen gescheiden ballast onder de waterlijn op zee lozen, mits het oppervlak van het ballastwater onmiddellijk voorafgaand aan de lozing is onderzocht, teneinde te verzekeren dat er geen verontreiniging met olie heeft plaatsgevonden.
   * .3 Olietankschepen opgeleverd op of voor 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.3, die gebruik maken van aangewezen schone-ballasttanks, en die niet in staat zijn zonder aanpassing ballastwater uit aangewezen schone-ballasttanks boven de water lijn te lozen, mogen deze ballast onder de waterlijn lozen, mits het lozen van het ballastwater wordt gecontroleerd overeenkomstig voorschrift 18.8.3 van deze Bijlage.
   * .4 Aan boord van ieder olietankschip op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water uit tanks in het ladinggedeelte anders dan sloptanks, door het laten aflopen van de tanks worden geloosd onder de waterlijn, mits voldoende tijd is verstreken zodat de afscheiding tussen olie en water kan hebben plaatsgevonden en het ballastwater onmiddellijk voor de lozing is onderzocht met een detector voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak zoals bedoeld in voorschrift 32 van deze Bijlage, teneinde te verzekeren dat de hoogte van het scheidingsvlak zodanig is dat de lozing geen verhoogd risico van schade voor het mariene milieu met zich meebrengt.
   * .5 Aan boord van olietankschepen opgeleverd op of voor 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, op zee mag verontreinigd ballastwater of met olie verontreinigd water uit ladingtankgedeeltes onder de waterlijn wordt geloosd na of in plaats van de lozing volgens de methode bedoeld in lid 6.4, mits
     * .1 een deel van de stroom van dergelijk water via vaste leidingen wordt geleid naar een gemakkelijk toegankelijke plaats op het bovendek of hoger, waar deze met het oog waarneembaar is tijdens de lozingswerkzaamheden; en
     * .2 deze inrichtingen voor een deel van de stroom voldoen aan de door de Administratie gestelde eisen, die ten minste alle bepalingen dienen te omvatten van de Specificaties

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

7. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer opgeleverd op of na 1 januari 2010, als omschreven in voorschrift 1.28.8, waar een zeewaterinlaatkast is aangebracht die permanent aangesloten is op het pijpleidingsysteem van het ladinggedeelte, dient uitgerust te zijn met zowel een afsluiter op de zeewaterinlaatkast als een binnenboordscheidingsafsluiter. Naast deze afsluiters dient de zeewaterinlaatkast afgesloten te kunnen worden van het pijpleidingsysteem van het ladinggedeelte tijdens het laden, vervoer of lossen van de lading van het olietankschip, door middel van een doeltreffende inrichting die ten genoegen van de Administratie is. Onder een dergelijke doeltreffende inrichting wordt een voorziening verstaan die in het pijpleidingsysteem is geïnstalleerd teneinde, onder alle omstandigheden, te voorkomen dat het pijpleidinggedeelte tussen de afsluiter op de zeewaterinlaatkast en de binnenboordafsluiter met lading wordt gevuld.

DEEL B. UITRUSTING

Voorschrift 31. Bewakings- en regelsysteem voor olielozingen

1. Onverminderd het bepaalde in de leden 4 en 5 van voorschrift 3 van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer te zijn uitgerust met een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor olielozingen.

2. Bij de bestudering van het ontwerp van de oliegehaltemeter die in het systeem dient te worden opgenomen, dient de Administratie rekening te houden met de door de Organisatie aanbevolen specificatie. Het systeem dient te zijn voorzien van apparatuur voor doorlopende registratie 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 registratie dient de aanduiding van tijd en datum te omvatten en ten minste drie jaar te worden bewaard. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient in werking te treden zodra er een lozing van effluent in zee plaatsvindt en zodanig te zijn ingericht dat gewaarborgd is dat elke lozing van een oliehoudend mengsel automatisch wordt gestopt zodra de hoeveelheid geloosde olie op enig moment van het lozen groter is dan toegestaan ingevolge voorschrift 34 van deze Bijlage. Bij storingen in het bewakings- en regelsysteem moet de lozing stoppen. In het geval van storing in het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen kan handmatige bediening plaatsvinden, maar de defecte eenheid dient zo snel mogelijk weer in operationele staat te worden gebracht. Indien de autoriteit van de havenstaat zulks toestaat, kan een tankschip met een defect bewakings- en regelsysteem voor olielozingen één reis met ballast ondernemen voordat het een reparatiehaven aandoet.

3. Het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient te zijn ontworpen en geïnstalleerd met inachtneming van de richtlijnen en specificaties voor bewakings- en regelsystemen voor olielozingen voor olietankschepen, die door de Organisatie zijn uitgewerkt. De Administraties kunnen de specifieke voorzieningen vermeld in de richtlijnen en specificaties, aanvaarden.

4. De instructies inzake de werking van het systeem dienen in overeenstemming te zijn met een door de Administratie goedgekeurd operationeel handboek. Zij dienen zowel op handbediening als op automatische werking betrekking te hebben en te verzekeren, dat er in geen geval olie wordt geloosd, anders dan in overeenstemming met de voorwaarden omschreven in voorschrift 34 van deze Bijlage.

Voorschrift 32. Detector voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak

Onverminderd de bepalingen van de leden 4 en 5 van voorschrift 3 van deze Bijlage, dienen olietankschepen met een brutotonnage van 150 of meer te zijn uitgerust met doelmatige detectoren voor het vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak, die door de Administratie zijn goedgekeurd voor het snel en accuraat vaststellen van het olie-waterscheidingsvlak in sloptanks en ook beschikbaar te zijn voor gebruik in andere tanks waarin olie en water gescheiden worden en van waaruit directe lozing van effluent in zee beoogd wordt.

Voorschrift 33. Vereisten voor het wassen met ruwe olie

1. Elk ruwe-olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, opgeleverd na 1 juni 1982, als omschreven in voorschrift 1.28.4, dient te zijn uitgerust met een ladingtankreinigingssysteem waarbij met ruwe olie wordt gewassen. De Administratie ziet erop toe dat de methode, binnen één jaar nadat het tankschip voor de eerste maal wordt gebruikt voor het vervoer van ruwe olie, of, indien dit tijdstip later valt, aan het einde van de derde reis waarop ruwe olie, geschikt voor de ruwe-oliewasmethode, wordt vervoerd, volledig voldoet aan de vereisten van dit voorschrift.

2. De installatie voor wassen met ruwe olie met de bijbehorende uitrusting en voorzieningen dient te voldoen aan de vereisten vastgesteld door de Administratie. Deze vereisten dienen ten minste alle voorwaarden te bevatten die zijn vermeld in de door de Organisatie aangenomen Specificaties voor het ontwerp, de werkwijze en de regeling van ruwe-oliewassystemen. Wanneer een schip is uitgerust met apparatuur voor wassen met ruwe olie, maar dit ingevolge lid 1 van dit voorschrift niet verplicht is, dient deze apparatuur te voldoen aan de veiligheidsaspecten van de bovengenoemde Specificaties.

3. Elk systeem voor wassen met ruwe olie dat vereist is ingevolge voorschrift 18.7 van deze Bijlage dient te voldoen aan de vereisten van dit voorschrift.

DEEL C. REGELING VAN BEDRIJFSMATIGE LOZINGEN VAN OLIE

Voorschrift 34. Regeling van het lozen van olie

A. Lozingen buiten bijzondere gebieden uitgezonderd Arctische wateren

1. Onverminderd de bepalingen van voorschrift 4 van deze Bijlage, en lid 2 van dit voorschrift, is elke lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels uit het ladinggedeelte van een olietankschip, verboden, tenzij voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

   * .1 het tankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;
   * .2 het tankschip bevindt zich meer dan 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land;
   * .3 het tankschip vervolgt zijn vaarroute;
   * .4 de hoeveelheid geloosde olie op enig moment van het lozen bedraagt niet meer dan 30 liter per zeemijl;
   * .5 de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor tankschepen opgeleverd op of vóór 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.1, niet meer dan 1/15.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte en voor tankschepen opgeleverd na 31 december 1979, als omschreven in voorschrift 1.28.2, niet meer dan 1/30.000ste van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte; en
   * .6 het tankschip heeft een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen in bedrijf en een sloptankvoorziening zoals vereist volgens de voorschriften 29 en 31 van deze Bijlage.

2. De bepalingen van lid 1 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op het lozen van schone ballast of van gescheiden ballast.

B. Lozingen in bijzondere gebieden

3. Onverminderd het bepaalde in lid 4 van dit voorschrift is lozing in zee van olie of oliehoudende mengsels uit het ladinggedeelte van een olietankschip verboden wanneer het schip zich in een bijzonder gebied bevindt.

4. De bepalingen van lid 3 van dit voorschrift zijn niet van toepassing op het lozen van schone ballast of van 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 lid 1 van dit voorschrift.

C. Vereisten voor olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150 ton

6. De vereisten uit de voorschriften 29, 31 en 32 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op

olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150, waarbij het lozen van olie krachtens dit voorschrift geregeld wordt door het aan boord houden van olie en latere afgifte van al het verontreinigde tankwaswater bij ontvangstinrichtingen. De totale hoeveelheid olie en water die voor het wassen is gebruikt en in een opslagtank is teruggepompt, dient te worden afgegeven aan ontvangstinrichtingen, tenzij toereikende voorzieningen zijn getroffen om te verzekeren dat elke uitstroming van de vloeistof die in zee mag worden geloosd doelmatig wordt bewaakt, teneinde te verzekeren dat aan de bepalingen van dit voorschrift wordt voldaan.

D. Algemene vereisten

7. 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 dit Verdrag, voor zover zij daar redelijkerwijs toe in staat zijn, onverwijld een onderzoek in te stellen naar de feiten ter zake teneinde na te gaan of de bepalingen van dit voorschrift zijn overtreden. Bij het onderzoek dienen in het bijzonder in aanmerking te worden genomen de wind en de omstandigheden op 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.

8. Lozingen in zee mogen geen chemicaliën bevatten of 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.

9. De olierestanten die niet in zee kunnen worden geloosd volgens de bepalingen van de leden 1 en 3 van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden voor latere afgifte bij ontvangstinrichtingen.

Voorschrift 35. Wassen met ruwe olie

1. Elk olietankschip dat met ruwe-oliewassystemen werkt, dient een handboek aan boord te hebben waarin het systeem en de uitrusting beschreven staan en waarin de operationele procedures uiteen worden gezet. Dit handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en alle informatie te bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in lid 2 van voorschrift 33 van deze Bijlage. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die van invloed is op het systeem voor het wassen met ruwe olie dient het handboek dienovereenkomstig te worden aangepast.

2. Voor het ballasten van ladingtanks dienen voldoende ladingtanks met ruwe olie te zijn gewassen alvorens de ballastreis aanvangt zodat, rekening houdend met het vaarschema van het tankschip en de te verwachten weersomstandigheden, ballastwater alleen in ladingtanks wordt gepompt die met ruwe olie zijn gewassen.

3. Tenzij een olietankschip ruwe olie vervoert die niet geschikt is voor de ruwe-oliewasmethode, dient het olietankschip de methode toe te passen in overeenstemming met het handboek.

Voorschrift 36. Oliejournaal Deel II – Lading- en ballasthandelingen

1. Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer dient te zijn voorzien van een Oliejournaal Deel II (Lading- en ballasthandelingen). Het Oliejournaal Deel II, hetzij als onderdeel van het scheepslogboek, als elektronisch journaal dat door de Administratie dient te worden goedgekeurd rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen, of anderszins, dient te zijn ingedeeld volgens het model zoals aangegeven in Aanhangsel III bij deze Bijlage.

2. Het Oliejournaal Deel II dient, indien nodig voor elke tank afzonderlijk, te worden ingevuld telkens wanneer een van de volgende lading- en/of ballasthandelingen aan boord plaatsvindt:

* .1 laden van olie;
* .2 overbrengen van olie van de ene tank naar de andere gedurende de reis;
* .3 lossen van olie;
* .4 ballasten van ladingtanks en aangewezen schone-ballasttanks;
* .5 reinigen van ladingtanks met inbegrip van het wassen met ruwe olie;

* .6 lozen van ballast, behalve vanuit gescheiden-ballasttanks;
* .7 lozen van water uit sloptanks;
* .8 sluiten van alle desbetreffende afsluiters of soortgelijke middelen na het lozen uit sloptanks;
* .9 sluiten van afsluiters ten behoeve van het afsluiten van aangewezen schone-ballasttanks van de lading- en nazuigleidingen na het lozen uit sloptanks; en
* .10 verwijderen van restanten.

3. Voor de in voorschrift 34.6 van deze Bijlage bedoelde olietankschepen dient de totale hoeveelheid olie en waswater, na gebruik teruggepompt in een opslagtank, te worden vermeld in het Oliejournaal Deel II.

4. In geval van lozing van olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 4 van deze Bijlage of in geval van door ongevallen veroorzaakte lozingen of andere uitzonderlijke lozingen van olie die niet uitgezonderd worden volgens voornoemd voorschrift, dient in het Oliejournaal Deel II melding te worden gemaakt van de omstandigheden waaronder en de redenen waarom de lozing geschiedde.

5. Elke handeling beschreven in lid 2 van dit voorschrift dient onverwijld volledig in het Oliejournaal Deel II te worden vermeld, en wel zodanig dat alle rubrieken in het journaal die betrekking hebben op de handeling worden ingevuld. Elke verrichte handeling dient door de voor de desbetreffende handelingen verantwoordelijke officier of officieren, te worden ondertekend en elke ingevulde bladzijde of groep van elektronische aantekeningen dient te worden ondertekend door de kapitein van het schip. De aantekeningen in het Oliejournaal Deel II dienen ten minste in het Engels, Frans of Spaans te worden gesteld. Wanneer de aantekeningen tevens zijn gesteld in een officiële taal van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren, zijn deze doorslaggevend in geval van een geschil of een tegenstrijdigheid.

6. Elke storing in het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen dient te worden aangetekend in het Oliejournaal Deel II.

7. Het Oliejournaal dient op een plaats te worden bewaard waar het op elk redelijk tijdstip onmiddellijk beschikbaar is voor inzage en wel, behalve in het geval van onbemand gesleepte schepen, aan boord van het schip. Het journaal dient gedurende een termijn van drie jaar na de laatste aantekening te worden bewaard.

8. De bevoegde autoriteit van de Regering van een Partij bij het Verdrag kan het Oliejournaal Deel II 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 maken van elke aantekening in dat journaal en van de kapitein verlangen dat deze het afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van de desbetreffende aantekening. Elk aldus vervaardigd afschrift, dat de kapitein van het schip als een waarheidsgetrouw afschrift van een aantekening in het Oliejournaal Deel II van het schip heeft gewaarmerkt, wordt bij alle gerechtelijke procedures toegelaten als bewijsstuk voor de in die aantekening vermelde feiten. De controle van een Oliejournaal Deel II en het maken van een gewaarmerkt afschrift door de bevoegde autoriteit ingevolge de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder onnodig oponthoud van het schip te veroorzaken.

9. Voor olietankschepen met een brutotonnage van minder dan 150 die worden gebruikt overeenkomstig voorschrift 34.6 van deze Bijlage dient door de Administratie een passend Oliejournaal te worden uitgewerkt.

HOOFDSTUK 5. VOORKOMING VAN VERONTREINIGING VOORTVLOEIEND UIT VOORVALLEN VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE

Voorschrift 37. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging

1. Ieder olietankschip met een brutotonnage van 150 of meer en ieder ander schip, geen olietankschip zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, dient een door de Administratie goedgekeurd scheepsnoodplan voor olieverontreiniging aan boord te hebben.
2. Een dergelijk plan dient in overeenstemming te zijn met richtlijnen die door de Organisatie zijn

opgesteld en zijn gesteld in de werktaal van de kapitein en de officieren. Het plan omvat ten minste:

* .1 de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of anderen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van olieverontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8 en Protocol I van dit Verdrag, op basis van de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen;
* .2 de lijst van autoriteiten of personen met wie contact dient te worden opgenomen in het geval van een voorval van olieverontreiniging;
* .3 een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van olie als gevolg van het voorval te beperken of te beteugelen; en
* .4 de procedures en de contactpersoon aan boord van het schip voor de coördinatie voor de aan boord te nemen maatregelen met de nationale en lokale autoriteiten bij de bestrijding van de verontreiniging.

3. In het geval van schepen waarop tevens voorschrift 17 van Bijlage II bij dit Verdrag van toepassing is, kan een dergelijk plan gecombineerd worden met het scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen, vereist ingevolge voorschrift 17 van Bijlage II bij dit Verdrag. In dit geval luidt de titel van het plan „Scheepsnoodplan voor verontreiniging van de zee".
4. Alle olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton of meer dienen direct toegang te hebben tot computerprogrammatuur aan wal voor de berekening van de lekstabiliteit en van de resterende sterkte van de scheepsromp.

HOOFDSTUK 6. ONTVANGSTINRICHTINGEN

Voorschrift 38. Ontvangstinrichtingen

A. Ontvangstinrichtingen buiten de bijzondere gebieden

1. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe de aanleg te verzekeren van inrichtingen bij olielaadplaatsen, in reparatiehavens, alsmede in andere havens waar schepen olierestanten wensen te lozen, bestemd voor de ontvangst van die restanten 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 onnodig oponthoud van deze schepen te veroorzaken.
2. De ontvangstinrichtingen zoals bedoeld in lid 1 van dit voorschrift dienen te worden aangelegd in:
   * .1 alle havens en laad- of losplaatsen 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 uur of niet meer dan 1200 zeemijlen;
   * .2 alle havens en laad- of losplaatsen waar olie, geen ruwe olie zijnde, in bulk wordt geladen met een gemiddelde hoeveelheid van meer dan 1000 ton per dag;
   * .3 alle havens waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het reinigen van tanks gevestigd zijn;
   * .4 alle havens en laad- of losplaatsen waar schepen worden afgehandeld die zijn voorzien van de tank(s) voor olierestanten (oliedrab) zoals vereist krachtens voorschrift 12 van deze Bijlage;
   * .5 alle havens, ten behoeve van de ontvangst van oliehoudend lenswater en overige restanten, die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage en paragraaf 1.1.1 van deel II-A van de Polar Code; en
   * .6 alle laadhavens voor bulkladingen ten behoeve van de ontvangst van restanten uit combinatietankschepen, die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig voorschrift 34 van deze Bijlage.
3. Voor de capaciteit ten aanzien van de ontvangstinrichtingen is het volgende bepalend:
   * .1 Laadplaatsen voor ruwe olie dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en oliehoudende mengsels die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 34.1 van deze Bijlage, door alle olietankschepen op reizen zoals beschreven in lid 2.1 van dit voorschrift.
   * .2 De laadhavens en laad- of losplaatsen bedoeld in paragraaf 2.2 van dit voorschrift dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van olie en

oliehoudende mengsels die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 34.1 van deze Bijlage, door olietankschepen die andere olie dan ruwe olie in bulk laden.

* .3 Alle havens, waar scheepsreparatiewerven of inrichtingen voor het reinigen van tanks gevestigd zijn, dienen te zijn voorzien van voldoende inrichtingen voor de ontvangst van alle restanten en oliehoudende mengsels die zich aan boord bevinden voor afgifte door schepen voordat zij bij deze werven of inrichtingen aankomen.
* .4 Alle inrichtingen die ingevolge paragraaf 2.4 van dit voorschrift in havens en laad- of losplaatsen zijn aangelegd, dienen toereikend te zijn voor de ontvangst van alle restanten, die overeenkomstig voorschrift 12 van deze Bijlage aan boord zijn gehouden van alle schepen die redelijkerwijze kunnen worden geacht deze havens en laad- of losplaatsen aan te doen.
* .5 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 restanten die niet geloosd kunnen worden overeenkomstig voorschrift 15 van deze Bijlage en paragraaf 1.1.1 van deel II-A van de Polar Code.
* .6 De inrichtingen die in laadhavens voor bulkladingen zijn aangelegd, dienen naar behoren te worden afgestemd op de speciale problemen van combinatietankschepen.

3bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van de leden 1 tot en met 3 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

.1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
.2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
.3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.

B. Ontvangstinrichtingen binnen de bijzondere gebieden

4. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag wier kustlijn grenst aan een bijzonder gebied draagt er zorg voor dat alle olielaadplaatsen en reparatiehavens in het bijzondere gebied voorzien zijn van inrichtingen toereikend voor het ontvangen en verwerken van al het vuile ballast- en tankwaswater van olietankschepen. Bovendien dienen alle havens binnen het bijzondere gebied te worden voorzien van inrichtingen toereikend voor het ontvangen van andere restanten en oliehoudende mengsels afkomstig van alle schepen. Deze inrichtingen dienen een capaciteit te hebben die toereikend is om te voldoen aan de behoeften van de schepen die er gebruik van maken zonder onnodig oponthoud van deze schepen te veroorzaken.

4bis. Kleine eilandstaten in ontwikkeling kunnen met behulp van regionale regelingen voldoen aan de vereisten van lid 4 van dit voorschrift, indien dergelijke regelingen de enige praktische manier zijn om aan deze vereisten te voldoen vanwege de unieke omstandigheden van die staten. Partijen die deelnemen aan een regionale regeling moeten een regionaal plan voor ontvangstfaciliteiten opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

De Regering van elke Partij die deelneemt aan de regeling overlegt met de Organisatie, ten behoeve van het rondsturen aan de Partijen bij dit Verdrag, over:

.1 de wijze waarop in het regionale plan voor ontvangstfaciliteiten rekening wordt gehouden met de richtlijnen;
.2 bijzonderheden van de aangewezen regionale ontvangstfaciliteiten voor afval van schepen; en
.3 bijzonderheden van havens met beperkte voorzieningen.

5. De Regering van elke Partij bij dit Verdrag 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 inrichtingen bedoeld in lid 4 van dit voorschrift, met dien verstande evenwel dat schepen die verontreinigd tankwas- of ballastwater moeten lozen enig oponthoud kunnen ondervinden.

6. Ten aanzien van het gebied van de Rode Zee, de Perzische Golf, de Golf van Aden en het gebied van de Arabische Zee dat Oman bestrijkt, geldt het volgende:
   * .1 Elke betrokken Partij stelt de Organisatie in kennis van de maatregelen die zijn getroffen ingevolge de bepalingen van de leden 4 en 5 van dit voorschrift. Na ontvangst van voldoende kennisgevingen stelt de Organisatie een datum vast waarop de lozingsvereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage ten aanzien van het betrokken gebied van kracht worden. De Organisatie stelt alle Partijen ten minste twaalf maanden van tevoren in kennis van de aldus vastgestelde datum.
   * .2 Gedurende het tijdvak tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de aldus vastgestelde datum houden schepen die in de bijzondere gebieden varen zich aan de vereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage wat betreft lozingen buiten de bijzondere gebieden.
   * .3 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 vereisten van de voorschriften 15 en 34 van deze Bijlage wat betreft lozingen binnen de bijzondere gebieden. Olietankschepen die deze bijzondere gebieden binnenvaren om lading in te nemen, stellen echter alles in het werk om het gebied binnen te varen met uitsluitend schone ballast aan boord.
   * .4 Na de datum waarop de bepalingen voor het betrokken bijzondere gebied van kracht zijn geworden stelt elke Partij de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen als ontoereikend worden aangemerkt; de Organisatie stelt de betrokken Partijen op de hoogte.
   * .5 Een jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag dient ten minste te zijn voorzien in de in de leden 1, 2 en 3 van dit voorschrift bedoelde ontvangstinrichtingen.
7. Onverminderd de leden 4, 5 en 6 van dit voorschrift zijn de volgende regels van toepassing op het Antarctisch gebied:
   * .1 De Regering van elke Partij bij dit Verdrag uit wier haven schepen vertrekken op weg naar, of aankomen vanuit het Antarctisch gebied, verplichten zich ertoe zodra praktisch uitvoerbaar toereikende inrichtingen aan te leggen voor de ontvangst van alle olierestanten (oliedrab), vuile ballast, tankwaswater, en andere oliehoudende restanten en mengsels van alle schepen, zonder onnodig oponthoud te veroorzaken en overeenkomstig de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.
   * .2 De Regering van elke Partij bij dit Verdrag ziet erop toe dat alle schepen die gerechtigd zijn onder haar vlag te varen, voordat deze het Antarctisch gebied binnenvaren, zijn uitgerust met een of meerdere tanks van voldoende capaciteit aan boord voor het bewaren van alle oliedrab, vuile ballast, tankwaswater en andere oliehoudende restanten en mengsels en dat deze schepen voorzieningen hebben getroffen om deze oliehoudende restanten bij een ontvangstinrichting af te geven nadat zij het gebied verlaten.

C. Algemene vereisten

8. Elke Partij stelt de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de inrichtingen die ingevolge de bepalingen van dit voorschrift zijn aangebracht, als ontoereikend worden aangemerkt, waarna de Organisatie de betrokken Partijen op de hoogte stelt.

HOOFDSTUK 7. BIJZONDERE VEREISTEN VOOR VASTE OF DRIJVENDE PLATFORMS

Voorschrift 39. Bijzondere vereisten voor vaste of drijvende platforms

1. Dit voorschrift is van toepassing op vaste of drijvende platforms, met inbegrip van boorinstallaties, drijvende productie-, opslag- en overslageenheden (FPSO's) die buitengaats worden gebruikt voor de productie en opslag van olie, en drijvende opslageenheden (FSU's) die worden gebruikt voor de opslag buitengaats van geproduceerde olie.
2. Vaste of drijvende platforms, buitengaats gebezigd voor exploratie, exploitatie en daarbij behorende verwerking van minerale zeebodemschatten, en andere platforms, dienen te voldoen aan de vereisten van deze Bijlage die van toepassing zijn op schepen, geen olietankschepen zijnde, met een brutotonnage van 400 of meer, met dien verstande dat:
   * .1 zij, voor zover praktisch uitvoerbaar, dienen te zijn uitgerust met de voorzieningen vereist in de voorschriften 12 en 14 van deze Bijlage;
   * .2 zij een registratie, volgens een door de Administratie goedgekeurd model, dienen bij te

houden van alle handelingen waarbij lozingen van olie of oliehoudende mengsels plaatsvinden; en

* .3 overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 4 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 delen per miljoen.

3. Bij het controleren van de naleving van deze Bijlage ten aanzien van platforms die als als FPSO of FSU zijn ingericht, dienen de Administraties, behalve met de vereisten van lid 2, rekening te houden met de door de Organisatie opgestelde Richtlijnen.

HOOFDSTUK 8. VOORKOMEN VAN VERONTREINIGING TIJDENS HET OVERPOMPEN VAN LADINGOLIE TUSSEN OLIETANKSCHEPEN OP ZEE

Voorschrift 40. Werkingssfeer

1. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn van toepassing op olietankschepen met een brutotonnage van 150 ton of meer die betrokken zijn bij het overpompen van ladingolie tussen olietankschepen op zee (ship-to-ship (STS)-operaties) en hun STS-operaties uitgevoerd op of na 1 april 2012. STS-operaties die echter voor deze datum, maar na goedkeuring door de Administratie van het plan voor STS-operaties, vereist krachtens voorschrift 41.1, worden uitgevoerd, dienen voor zover mogelijk overeen te stemmen met het plan voor STS-operaties.

2. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op het overpompen van olie in het geval van vaste of drijvende platforms, met inbegrip van boorinstallaties, drijvende productie-, opslag- en overslageenheden (FPSO's) die buitengaats worden gebruikt voor de productie en opslag van olie, en drijvende opslageenheden (FSU's) die worden gebruikt voor de opslag buitengaats van geproduceerde olie.

3. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op bunkeroperaties.

4. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op STS-operaties die nodig zijn om de veiligheid van een schip te waarborgen of levens te redden op zee, of om bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken.

5. De voorschriften vervat in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op STS-operaties indien een van de betrokken schepen een oorlogsschip, hulpschip of ander schip is dat eigendom is van of wordt geëxploiteerd door een staat, en, op dat ogenblik alleen voor niet-commerciële overheidsdiensten wordt gebruikt. Iedere staat dient door het aannemen van passende maatregelen die niet ten koste gaan van de exploitatie of operationele mogelijkheden van dergelijke schepen, evenwel te waarborgen dat de STS-operaties worden uitgevoerd op een wijze die, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, verenigbaar is met dit hoofdstuk.

Voorschrift 41. Algemene regels inzake veiligheid en milieubescherming

1. Ieder olietankschip dat STS-operaties uitvoert dient uiterlijk op de datum van het eerste jaarlijks of tussentijds onderzoek of het hernieuwd onderzoek van het schip op of na 1 januari 2011 een plan aan boord te hebben waarin vermeld staat hoe de STS-operaties dienen te worden uitgevoerd (plan voor STS-operaties). Het plan voor STS-operaties van ieder olietankschip dient door de Administratie te worden goedgekeurd. Het plan voor STS-operaties dient te zijn geschreven in de werktaal aan boord van het schip.

2. Het plan voor STS-operaties wordt opgesteld rekening houdend met de gegevens uit de richtlijnen voor beste praktijken voor STS-operaties die door de Organisatie zijn vastgesteld. Het plan voor STS-operaties kan worden opgenomen in een bestaand Veiligheidsmanagementsysteem, vereist krachtens hoofdstuk IX van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, indien dit vereiste van toepassing is op het desbetreffende olietankschip.

3. Ieder olietankschip waarop dit hoofdstuk van toepassing is dat STS-operaties uitvoert, dient aan het plan voor STS-operaties te voldoen.

4. De persoon belast met advisering en algeheel toezicht bij STS-operaties is bevoegd tot het uitvoeren van alle relevante taken, overeenkomstig de bevoegdheden vervat in de richtlijnen voor beste praktijken voor STS-operaties die door de Organisatie zijn vastgesteld.

5. Verslagen van STS-operaties dienen gedurende drie jaar aan boord te worden bewaard en onmiddellijk beschikbaar te zijn voor inspectie door een partij bij dit Verdrag.

Voorschrift 42. Kennisgeving

1. Ieder olietankschip waarop dit hoofdstuk van toepassing is waarmee beoogd wordt STS-operaties uit te voeren in de territoriale zee of de exclusieve economische zone van een partij bij dit Verdrag, dient die partij niet minder dan 48 uur van tevoren in kennis te stellen van de geplande STS-operaties. Wanneer, in uitzonderlijke gevallen, alle in het tweede lid genoemde informatie niet ten minste 48 uur van tevoren beschikbaar is, dient het olietankschip dat de ladingolie lost de partij bij dit Verdrag niet minder dan 48 uur van te voren ervan in kennis stellen dat er een STS-operatie zal plaatsvinden en dat de in het tweede lid genoemde informatie zo spoedig mogelijk aan de partij zal worden verstrekt.

2. De in het eerste lid van dit voorschrift genoemde kennisgevingbevat ten minste de volgende gegevens:

.1. naam, vlag, roepnaam, IMO-nummer en verwachte tijd van aankomst van de olietankschepen die bij de STS-operaties betrokken zijn;
.2. datum, tijd en geografische locatie bij aanvang van de geplande STS-operaties;
.3. of de STS-operaties voor anker of varend worden uitgevoerd;
.4. soort olie en hoeveelheid;
.5. geplande duur van de STS-operaties;
.6. naam van de bij de STS-operaties betrokken dienstverlener of persoon belast met advisering en algeheel toezicht en contactgegevens; en
.7. bevestiging dat de olietanker een plan voor STS-operaties aan boord heeft dat aan de vereisten van voorschrift 41 voldoet.

3. Indien de verwachte tijd van aankomst van een olietankschip op de locatie of in het gebied waar de STS-operaties zullen plaatsvinden meer dan zes uur verschuift, dient de kapitein, reder of scheepsagent van het olietankschip de aangepaste verwachte tijd van aankomst door te geven aan de partij bij dit Verdrag die in het eerste lid van dit voorschrift wordt genoemd.

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE VEREISTEN VOOR HET GEBRUIK OF VERVOER VAN OLIE IN POLAIRE WATEREN

Voorschrift 43. Bijzondere vereisten voor het gebruik of vervoer van olie in het Antarctisch gebied

1. Met uitzondering van schepen die ingezet worden bij het waarborgen van de veiligheid van schepen of bij een opsporings- en reddingsoperatie, is het vervoer in bulk als lading, het gebruik als ballast of het vervoer en gebruik van brandstof van het volgende:

.1 ruwe olie met een dichtheid van meer dan 900 kg/m^3 bij 15ºC;
.2 andere olieproducten dan ruwe olie, met een dichtheid van meer dan 900 kg/m^3 bij 15ºC of een kinematische viscositeit van meer dan 180 mm^2/s bij 50ºC; of
.3 bitumen, teer en emulsies van deze producten,

verboden in het Antarctisch gebied, zoals omschreven in Bijlage I, voorschrift 1.11.7.

2. Indien eerdere operationele handelingen het vervoer of het gebruik van de in paragraaf 1.1 tot en met 1.3 van dit voorschrift genoemde olieproducten hebben ingehouden, is het reinigen of spoelen van de tanks of pijpleidingen niet vereist.

Voorschrift 43a. Bijzondere vereisten voor het gebruik en het vervoer van olie als brandstof in Arctische wateren

1. Met uitzondering van schepen die ingezet worden bij het waarborgen van de veiligheid van schepen of bij een opsporings- en reddingsoperatie, en parate schepen bestemd voor de bestrijding van olielekkages, is het gebruik en vervoer van de olieproducten vermeld in voorschrift 43.1.2 van deze Bijlage als brandstof voor schepen verboden in Arctische wateren, zoals omschreven in voorschrift 46.2 van deze Bijlage, op of na 1 juli 2024.

2. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 van dit voorschrift, is voor schepen waarop voorschrift 12A van deze Bijlage of voorschrift 1.2.1 van hoofdstuk 1 van deel II-A van de Polar Code van toepassing is, het gebruik en vervoer van in voorschrift 43.1.2 van deze Bijlage genoemde olieproducten als brandstof voor deze schepen verboden in Arctische wateren, zoals omschreven in voorschrift 46.2 van deze Bijlage, op of na 1 juli 2029.

3. Indien voorgaande activiteiten gepaard gingen met het gebruik en vervoer van de in voorschrift 43.1.2 van deze Bijlage genoemde olieproducten als brandstof, is het reinigen of spoelen van de tanks of pijpleidingen niet vereist.

4. Niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 van dit voorschrift, kan de Administratie van een Partij bij dit Verdrag waarvan de kustlijn aan de Arctische wateren grenst tijdelijk ontheffing verlenen van de vereisten van paragraaf 1 van dit voorschrift voor schepen die de vlag voeren van die Partij die opereren in wateren die onder de soevereiniteit of de rechtsmacht van die Partij vallen, rekening houdend met de door de Organisatie op te stellen richtlijnen. Geen enkele ontheffing die ingevolge deze paragraaf is verleend is meer van toepassing op of na 1 juli 2029.

5. De Administratie van een Partij bij dit Verdrag die de toepassing van paragraaf 4 van dit voorschrift toestaat, doet de Organisatie onverwijld de bijzonderheden van de ontheffing toekomen voor toezending aan de Partijen bij dit Verdrag ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

HOOFDSTUK 10. VERIFICATIE VAN DE NALEVING VAN DE BEPALINGEN VAN DIT VERDRAG

Voorschrift 44. Toepassing

De Partijen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in deze Bijlage.

Voorschrift 45. Verificatie van de naleving

1. Elke partij wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van deze Bijlage te verifiëren.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

3. Elke partij is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

4. De audit van alle partijen:

   .1. is gebaseerd op een door de Secretaris-Generaal van de Organisatie ontwikkeld algemeen schema, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
   .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

HOOFDSTUK 11. INTERNATIONALE CODE VOOR SCHEPEN DIE IN POLAIRE WATEREN VAREN

Voorschrift 46. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage:

1. wordt onder *Polar Code* verstaan de Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen, bestaande uit een inleiding en de delen I-A en II-A en I-B en II-B, zoals aangenomen bij de resoluties MSC.385(94) en MEPC.264(68), zoals eventueel gewijzigd, op voorwaarde dat:
   .1 wijzigingen van de op het milieu betrekking hebbende bepalingen van de inleiding en hoofdstuk 1 van deel II-A van de Polar Code worden aangenomen, in werking worden gesteld en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een bijlage; en
   .2 wijzigingen van deel II-B van de Polar Code worden aangenomen door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu in overeenstemming met haar reglement van orde.
2. wordt onder *Arctische wateren* verstaan de wateren ten noorden van een lijn van 58°00'.0 noorderbreedte en 042°00'.0 westerlengte tot 64°37'.0 noorderbreedte, 035°27'.0 westerlengte en vanaf dat punt een loxodroom tot 67°03'.9 noorderbreedte, 026°33'.4 westerlengte en vanaf dat punt een loxodroom tot 70°49'.56 noorderbreedte en 008°59'.61 westerlengte (Sørkapp, Jan Mayen) en via de zuidkust van Jan Mayen naar 73°31'.6 noorderbreedte en 019°01'.0 oosterlengte via het eiland Bjørnøya, en vanaf dat punt via de boog van een grote cirkel naar 68°38'.29 noorderbreedte en 043°23'.08 oosterlengte (Kaap Kanin Nos) en vanaf dat punt via de noordkust van het Aziatische continent oostwaarts naar de Beringstraat en vanaf de Beringstraat westwaarts naar 60° noorderbreedte tot aan Il'pyrskiy en vervolgens via de 60e noorderbreedtecirkel oostwaarts tot en met de Etolin Strait en vanaf dat punt via de noordkust van het Noord-Amerikaanse continent in zuidelijke richting tot 60° noorderbreedte en vanaf dat punt oostwaarts via de breedtecirkel van 60° noorderbreedte tot 056°37'.1 westerlengte en vanaf dat punt naar 58°00'.0 noorderbreedte, 042°00'.0 westerlengte.
3. wordt onder *polaire wateren* verstaan de Arctische wateren en/of het Antarctisch gebied.

Voorschrift 47. Toepassing en vereisten

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle schepen die in polaire wateren varen.

2. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald moeten schepen waarop paragraaf 1 van dit voorschrift van toepassing is, voldoen aan de op het milieu betrekking hebbende bepalingen van de inleiding en aan hoofdstuk 1 van deel II-A van de Polar Code naast de overige van toepassing zijnde vereisten van deze Bijlage.

3. Bij de toepassing van hoofdstuk 1 van deel II-A van de Polar Code moet rekening worden gehouden met de aanvullende richtlijnen van deel II-B van de Polar Code.